Santiago Mata

KRIEGSMARINE

LA FLOTA DE HITLER

Santiago Mata

KRIEGSMARINE

La flota de Hitler

la esfera de los libros

A Cristian.

La Esfera de los Libros
Madrid, 2017
ISBN: 9788490609125
Licencia: Creative Commons

INTRODUCCIÓN. EL ÓRDAGO ALEMÁN Y EL PUZLE DE LA KRIEGSMARINE

Desde que se hundió el 27 de mayo de 1941, el acorazado *Bismarck* se convirtió en el buque de guerra más famoso de la historia, y no parece que ningún otro vaya a disputarle ese puesto en un futuro próximo. Poco importa que en el combate que iba a decidir su suerte no derribara ni uno solo de los anticuados aviones que le atacaron. Ni que en su agonía final ninguno de sus proyectiles impactara en un barco enemigo. Tampoco que su principal logro, el hundimiento del crucero británico *Hood*, tuviera lugar en un combate comenzado por iniciativa del contrario, a cuyos disparos el buque insignia de la flota alemana no habría respondido de haber seguido las órdenes de evitar enfrentarse a buques enemigos incluso en situaciones ventajosas.

El *Bismarck* no fue ni el buque más rápido de su época, ni el que llevaba los cañones de mayor calibre. La única característica en que sí fue superior —ser el más pesado— era oficialmente falseada a la baja, y por tanto desconocida en su tiempo e incapaz de haber formado parte del mito. Sin embargo, en la imaginación de la mayor parte de las personas, conservará todas esas características, unidas a la suposición de que fue un buque capaz de cambiar el signo de la guerra.

Lo dicho para el *Bismarck* puede aplicarse a la armada,

como al resto de las fuerzas militares alemanas en la Segunda Guerra Mundial. ¿Fueron realmente capaces de ganar aquella guerra o su fama forma parte de una operación de *marketing*, de una maquinaria de propaganda que, al convertirse en violencia bélica, se cobraría la vida de decenas de millones de personas? ¿Es un insulto a las víctimas de la Segunda Guerra Mundial mantener intactos los mitos creados para mayor gloria de Hitler?

Un ejemplo de cómo esos mitos resisten el paso del tiempo puede verse en el párrafo con el que un periodista del diario *ABC* introduce en un artículo publicado el 30 de mayo de 2016 la noticia del hallazgo del pecio de un submarino británico (al parecer, el *P-311*): «Corría el frío mes de diciembre de 1942, tres días después de Navidad para ser más exactos. Una época dura para los aliados en las aguas. Y es que los sumergibles alemanes y sus tácticas de «manadas de lobos» (o ataque en grupo a convoyes enemigos) habían logrado bloquear parcialmente el envío de suministros por mar a Gran Bretaña, que se veía asfixiada por el hambre». A este y otros aspectos de la guerra submarina me referí en U-Boote. *El arma submarina alemana en la Segunda Guerra Mundial* (La Esfera de los Libros, 2015), por lo que aquí solo aparecerán someramente.

Lo anterior es una muestra de que la abundancia de información y el paso del tiempo no contribuyen automáticamente a aclarar la verdad o, dicho de otro modo, que a pesar de Internet, la profesión de historiador sigue siendo útil. Cualquiera puede acceder a la información contenida en este libro, que, por así decirlo, se encuentra dispersa como las piezas de un puzle. Pero, gracias a Dios,

por mucho que las máquinas nos ayuden a recopilar rápidamente la información, ellas nunca podrán sustituir la labor de síntesis propia del ser humano.

El profesional de la historia, por continuar con el anterior símil, no solo se propone recomponer una imagen que el tiempo y la propaganda han deformado, según el ejemplo dividiéndola en múltiples elementos de los que no se puede extraer un significado coherente. Sobre todo, el historiador, y cada libro de historia, debería ser capaz —en mi opinión— de ayudar al lector a resolver por sí mismo no solo el puzle que tiene entre manos —en este caso, la historia de la Kriegsmarine—, sino a comprender, lo mismo que el sentido y causa de esa historia en particular, la propia sociedad en la que vive y su misma vida en definitiva. Por eso la historia es maestra de la vida en la medida en que auxilia a la filosofía, y a última hora a cada persona a conocer la verdad sobre sí misma. Ciertamente, a diferencia de la filosofía propiamente dicha, de una forma inductiva y limitada, pero no por ello menos importante.

El reto de cualquier historia es disponer de un método que nos permita encontrar el sentido, unir las piezas. Para componer un puzle hay que buscar las piezas que forman el marco y después separar el resto en grupos —las del cielo, el agua, el bosque, la ciudad, etc.— que faciliten la tarea. De igual modo el reto del historiador pasa por explicar el marco socio-cultural en que ocurren determinados acontecimientos, pero sobre todo las motivaciones de los protagonistas, las causas de sus éxitos y fracasos, que normalmente la mera superposición de hechos no deja a la vista.

Por este motivo también, en la medida en que la síntesis histórica entra en terreno opinable, es conveniente saber quién extrae determinadas conclusiones, y citar a los autores de las mismas. En cambio, el fácil acceso a la información hace inútiles y farragosas las citas cuando se trata de datos de fácil comprobación. En los libros electrónicos, además, no es preciso citar páginas, pues dentro de ellos existe la posibilidad de buscar palabras con más rapidez que si se contara con la referencia de una página.

Estas precisiones son necesarias porque el autor tiene que tener en cuenta el gusto de los lectores, aunque solo sea porque pueden lanzarse en picado sobre él vertiendo una mala puntuación en la página web de la librería donde han comprado el libro. Algunos reclaman mayor precisión en las citas de las fuentes. Otros, en cambio, se quejan de exceso de datos en los textos, aunque no haya notas que corten la lectura. Considero que solo para dos tipos de cuestiones hay que cargar más al lector con referencias precisas sobre obras y páginas: cuando se trata de síntesis y opiniones, como he dicho, o bien de cuestiones disputadas o inciertas, donde importa distinguir y localizar las aportaciones de cada autor; y cuando se trata de datos nuevos y originales que proporcionan pocas y escasas fuentes, cuyo acceso hay que facilitar al lector, al tiempo que se reconoce el mérito del autor de un determinado hallazgo.

La historia de la Segunda Guerra Mundial exige comprender concepciones desfasadas que jamás volverán a ver la luz. Nunca más se medirá la fuerza de una nación en función del calibre de los cañones de sus buques de guerra, si es que aún llevan alguno a bordo. Incluso las concepciones

políticas basadas en el reparto del mundo a cargo de naciones que se consideran superiores a las demás, o que están dispuestas a competir sangrientamente con otras por el poder, parecen desfasadas y hasta incomprensibles. Sin embargo, no todo en esta historia es caduco.

Que un determinado político, en este caso Hitler, pudiera convencer a la mayoría de un pueblo culto de que valía la pena jugarse todo a una carta con tal de lograr un papel protagonista en la historia —en este caso, el de potencia mundial (*Weltmacht*)—, y arriesgarse con tal de lograrlo a un fracaso que los pondría al borde de la desaparición (al hundimiento, *Untergang*, de ahí el órdago de la expresión *Weltmacht oder Untergang*), ciertamente no es algo que se vea todos los días, pero no faltan, sin necesidad de salir de las fronteras españolas, quienes pretenden que su bienestar futuro (y supuestamente el de «su» pueblo) depende exclusivamente de imponer a los demás su derecho a decidir. La capacidad del hombre de aprender de los errores del pasado es, por tanto, incierta o cuando menos limitada.

A veces he mantenido palabras en alemán para evitar repeticiones —así me refiero alternativamente a submarinos o a U-Boote, siendo lo mismo— y otras veces porque no existe una traducción española exacta, como es el caso, por ejemplo, de los Panzerschiffe, literalmente buques blindados, pero que fueron calificados como acorazados de bolsillo inicialmente, hasta el punto de que los propios alemanes adoptaron ese apelativo, aunque a los tres primeros les correspondió finalmente la denominación de cruceros pesados. Otros dos buques incluidos por los alemanes en esta categoría —el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*— eran

auténticos acorazados y, a fin de cuentas, en los planes de construcción, incluso los más grandes acorazados alemanes —el *Bismarck* y su gemelo *Tirpitz*— fueron Panzerschiffe.

En cambio, he traducido por guerra de corso la expresión alemana *Kreuzerkrieg*, que literalmente podría traducirse (como se hace en el inglés *cruiser warfare*) por guerra de crucero, expresión inusual en castellano (al menos mientras la colonización inglesa no sea total) para designar a la guerra comercial o guerra contra la marina mercante, concepto por otra parte complejo y discutido, que se comprende mejor con la citada expresión histórica, que a cambio no se corresponde exactamente con lo sucedido en las guerras del siglo XX. Para complicar el asunto, se ha llamado en español «corsarios» a los buques que los alemanes llamaban cruceros auxiliares, o con expresión aún más complicada «buques para la interferencia del comercio», y que para los estrategas alemanes eran complementarios, pero no protagonistas, de la guerra de corso —a la que destinaban los Panzerschiffe—, aunque alcanzaran, por obra de la propaganda, del romanticismo y hasta por méritos propios, mayor fama que algunos de los buques sobre los que debía recaer la responsabilidad de la guerra de corso.

He procurado evitar del alemán el abuso de las mayúsculas. Preferiría eliminar todas las que no fueran imprescindibles, aunque sé que los criterios editoriales obligarán a que al menos las mantenga en sintagmas donde no tendrían por qué ser necesarias, como la propia Segunda Guerra Mundial.

Las fuerzas militares navales se han llamado

tradicionalmente en castellano armadas, aunque cada vez el galicismo y anglicismo, o hasta germanismo para quien así quiera verlo, de llamarlas marinas es más habitual. Procuraré mantener la expresión española, recurriendo si acaso, para evitar repeticiones, a los nombres originales de las armadas inglesa, alemana, etc. (Royal Navy, Kriegsmarine, como de hecho sucede en el título de este libro).

En cuanto a las unidades de medida, he tratado de utilizar siempre el sistema métrico decimal, pues por muy ridículo que para un historiador naval parezca hablar de kilómetros en la mar, pocos lectores llevan incorporado en su mente un conversor de millas (náuticas) a kilómetros, de nudos a km/h, de yardas a metros o de pulgadas a centímetros. He mantenido el vocabulario naval para designar las posiciones y movimientos a babor (izquierda) o estribor (derecha), a proa (delante) o a popa (detrás).

Habitualmente, termino por dar carta de personalidad a los barcos, convoyes, etc., de manera que, sin perjuicio de la transitividad del verbo hundir (u otros semejantes como capturar, avistar, etc.) suelo escribir que un barco hundió (capturó, avistó) a uno o dos barcos, en vez de que un barco hundió uno o dos barcos; o atacó a un convoy, en lugar de atacó un convoy, porque me parece que de lo contrario resultaría un lenguaje excesivamente frío, en un texto donde ese tipo de expresiones se repiten con frecuencia.

En el capítulo de agradecimientos, tengo que evocar sin citar a un marino cabal y amigo fiel, que ha tenido que soportar y resolver muchas dudas de vocabulario y procedimientos militares en la mar. Como es lógico, cada

fuente consultada y citada en el texto o en la bibliografía selecta merece agradecimiento. Tengo sobre todo que dar gracias a quienes han sido mis maestros en la ciencia histórica, desde los que me enseñaron los rudimentos de esa tarea investigadora, ese rozarse con las piezas del puzle, entre los cuales quiero destacar a don Federico Suárez, don Gonzalo Redondo y don Ángel Martín Duque; y también a quienes me han propuesto escribir este libro en La Esfera de los Libros, particularmente Ymelda Navajo, Félix Gil, Mercedes Pacheco, Berenice Galaz y Guillermo Chico; y a mi familia, que me ha animado en el proceso: mi esposa Mariam, Robbin, Cristian —a quien dedico la obra, primera que escribo desde que ha sacado su oposición— y Ángel.

PRIMERA PARTE. ASPIRANDO AL PRIMER PUESTO

1. RAEDER, HITLER Y EL ACUERDO NAVAL ANGLO-GERMANO DE 1935

El 30 de enero de 1933 se formó el primer gobierno de Adolf Hitler. El que desde 1928 era jefe de la armada de la República de Weimar (Reichsmarine), Erich Raeder, se encontró con el nuevo canciller por primera vez el 3 de febrero, cuando Hitler presentó sus objetivos a los jefes militares. El jefe del Mando Naval se mostró conforme con el número de buques permitidos a Alemania tras la Primera Guerra Mundial en el Tratado de Versalles, pero consideró necesario construir submarinos y un portaaviones, conforme al plan que la armada había establecido en 1932.

Apoyándose en las «razonables» alegaciones hechas por Hitler, Raeder quiso convencerle de que dejara a la armada libertad para aumentar el desplazamiento del cuarto buque blindado (*Panzerschiff D*) respecto a los tres anteriores (los llamados acorazados de bolsillo de la clase Deutschland), basándose en que la Conferencia de Ginebra de 1932 permitía a los alemanes igualar el desplazamiento de los nuevos cruceros franceses de la clase Dunkerque (en realidad, acorazados).

Además de las puntualizaciones citadas, que parecen irrelevantes, en esa primera entrevista con Hitler, Raeder mencionó por primera vez al Reino Unido, pero fue para tranquilizar al canciller, asegurándole que las construcciones propuestas no suponían una amenaza contra los británicos,

ya que aunque el desplazamiento del *Panzerschiff D* fuera de 26.000 toneladas, junto con los tres ya en marcha, los cuatro buques blindados no pasarían de 56.000 toneladas, poco más del 10 por ciento de las 525.000 que sumaban los acorazados británicos. Hitler no consintió en las 26.000 toneladas, pero sí en que el *Panzerschiff D* se construyera antes de 1936, fuera cual fuera el resultado de las negociaciones internacionales.

Raeder ya no opinaba lo mismo sobre Versalles el 1 de abril de 1933, cuando se celebró a un tiempo la entrada en servicio del primer acorazado del bolsillo, el *Deutschland*, y la botadura del segundo, *Admiral Scheer*. El jefe de la armada expresó su optimismo sobre el renacimiento naval y su confianza en que el «gobierno de la revolución nacional» conduciría hacia «una nueva era a un pueblo unificado lleno de sentimiento nacional en el espíritu del gran canciller» (Bismarck). Refiriéndose al almirante Scheer como «el vencedor de Skagerrak» (el mayor combate naval de la Primera Guerra Mundial), subrayó la necesidad de terminar con las restricciones impuestas por Versalles, y sacar de aquella batalla, como símbolo del poder naval alemán, la «fuente de vida, los presupuestos para reconstruir la armada y para restablecer, aunque sea por ahora de forma moderada, el poder de Alemania en el mar» (*Seegeltung*).

Según diría Raeder a los altos mandos tras los ejercicios navales de septiembre, Hitler «cada vez habla más de la necesidad de reconstruir la flota y está más profundamente convencido de la gran significación de la armada, también como factor de poder y de alianza». El jefe del Mando Naval correspondía al canciller con una colaboración más estrecha,

como la que exigía en circular fechada el 22 de septiembre, al pedir a los marinos mantener el secreto no solo por razones de organización, sino para no amenazar «sobre todo a la labor interior de reconstrucción del Führer en el sentido más estricto».

Tras rechazar todas las propuestas que no le daban paridad con el resto de potencias, el 23 de octubre de 1933 Alemania se había retirado de la Conferencia de Desarme de Ginebra y de la Sociedad de Naciones, dejando claro que no se consideraba vinculada al Tratado de Versalles. Raeder no perdió el tiempo y para marzo de 1934 elaboró un plan que preveía la paridad con Francia y alcanzar el 35 por ciento del desplazamiento de la Royal Navy, con ocho acorazados, tres portaaviones y 70 submarinos, listos para alistarse en 1949.

La negativa de Hitler —expresada en su entrevista con Raeder en marzo de 1933— a que los acorazados de bolsillo igualaran el desplazamiento de los acorazados franceses de la clase Dunkerque, desapareció el 27 de junio de 1934, cuando Raeder consiguió el asentimiento del canciller para que aumentara de 18.000 a 31.800 toneladas el desplazamiento de los Panzerschiffe D y E (*Scharnhorst* y *Gneisenau*), que pasaban así de cruceros pesados a acorazados. El que su armamento fuera de mayor calibre —pensándose en cañones de 35 cm si lo permitía el presupuesto de 1936—, y la construcción de submarinos, quedaban de momento en el aire.

Tras los asesinatos de la Noche de los Cuchillos Largos (30 de junio al 2 de julio de 1934), Raeder admitiría haber oído rumores sobre actos ilegales e inmorales por parte de las Escuadras de Protección (Schutzstaffeln, SS) de Heinrich

Himmler, pero guardó silencio sobre lo ocurrido a los generales Kurt von Schleicher (canciller entre diciembre de 1932 y enero de 1933, trató de formar un frente transversal contra el ascenso de Hitler) y Ferdinand von Bredow (ministro de Defensa de Schleicher), ambos asesinados.

Para Raeder fue un revés que Hitler se opusiera a la participación de Alemania en la conferencia naval multilateral prevista para 1935 en Londres, y el 27 de noviembre de 1934 propuso a los británicos negociaciones directas para establecer un porcentaje de construcciones que presentaba como «sorprendentemente bajo», dado que Alemania no estaba en condiciones ventajosas por el aislamiento internacional derivado de la Noche de los Cuchillos Largos y, al mes siguiente, el asesinato del canciller austriaco Engelbert Dollfuss a manos de golpistas nazis (25 de julio de 1934).

El 13 de enero de 1935, la celebración de un plebiscito para reincorporar a Alemania el Sarre generó mayor oposición francesa e inglesa: Raeder tampoco perdió el tiempo y aprovechó la disposición favorable de Hitler para ordenar la construcción de los primeros submarinos y del primer portaaviones, aumentar el desplazamiento y armamento de los acorazados D y E, y ordenar cañones de 38 cm para el F (que sería el *Bismarck*), así como la construcción de muelles flotantes más grandes, que permitieran construir buques con mayor desplazamiento.

El 16 de marzo de 1935, se estableció el servicio militar obligatorio. En abril, los responsables de las construcciones navales advirtieron de que no sería posible alcanzar los objetivos si no se abreviaban los plazos. Se decidió en

consecuencia que, en lugar de por motores diésel, los nuevos buques irían propulsados por plantas de vapor de alta temperatura y alta presión, generado por calderas que utilizaban fueloil como combustible, y que les proporcionarían menos autonomía pero más velocidad.

Conforme a la ley de 16 de marzo de 1935 que sustituía las fuerzas armadas de la República (Reichswehr) por la nueva Wehrmacht, la Reichsmarine cambió el 1 de junio su nombre por el de Kriegsmarine y el Mando Naval (Marineleitung) por el de Mando Supremo de la Armada (Oberkommando der Marine, OKM), pasando Raeder a ser su Comandante Supremo (Oberbefehlshaber der Marine). El 18 de junio —que Hitler calificó como «el día más hermoso de mi vida»—, se firmó el acuerdo naval anglo-germano, por el que los británicos permitían a Alemania construir hasta el 35 por ciento del desplazamiento de la Royal Navy, equivalente a lo que en el Tratado Naval de Washington de 1922 se adjudicó a Francia e Italia, potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial, pero por debajo del 50 por ciento a que aspiraban los alemanes. En compensación, se permitía llegar al 45 por ciento en submarinos (descontándolo de otros tipos de buques), o incluso hasta el cien por cien si se notificaba previamente.

El tratado —gestionado por John A. Simon y Anthony Eden con Joachim von Ribbentrop (1893-1946) y aprobado por intercambio de notas diplomáticas para no someterlo al Parlamento británico— daba por extinta la prohibición de alistar submarinos impuesta a Alemania en Versalles, aunque exigía respetar las reglas del derecho de presa de la Conferencia de Londres de 1930 y existente desde la

Convención de la Haya en 1907, que obligaba a los submarinistas, como al resto de marinos, a poner a salvo a los civiles antes de hundir un barco (impedía por tanto la sorpresa). El compromiso era provisional y debía confirmarse en la Conferencia Naval de fines de 1935 en Londres (clausurada el 25 de marzo de 1936), pero como Alemania no asistió a dicha conferencia, se ratificó bilateralmente el 17 de julio de 1937 con un acuerdo de condiciones cualitativas (lo relativo al derecho de presa se acordó antes, el 23 de noviembre de 1936). Ese mismo día, el Reino Unido firmaba un acuerdo bilateral semejante con la URSS.

Desde marzo de 1936, al haber aumentado en la Conferencia de Londres los británicos su flota, la Kriegsmarine quedaba automáticamente autorizada a pasar de dos a seis acorazados y de dos a cuatro portaaviones. Raeder contaba con que, para 1944, tendría 365 buques, 41 más que los 324 con que contaba la Marina Imperial Alemana en 1914.

Tras el estallido de la Guerra Civil Española en julio de 1936, Raeder acogió con entusiasmo la posibilidad de enviar unidades navales. Según Prager (p. 101), hasta mediados de octubre de 1936, los buques alemanes evacuaron a 15.317 refugiados de 41 nacionalidades, de ellos solo 5.539 alemanes (el 36 por ciento o poco más de un tercio), mientras que la Royal Navy evacuó a 6.000 personas. La guerra de España —y la discrepancia de simpatías de Alemania y el Reino Unido respecto a los bandos combatientes— llevó a Raeder a manifestar la posibilidad de un conflicto entre los dos países. En enero de 1937, Raeder escribirá abiertamente sobre la

necesidad de disponer de bases para ganar una futura guerra, y el 3 de febrero de 1937, en un discurso en presencia de Hitler, defenderá a la armada como clave en una guerra global, citando como hipotéticos enemigos solo a Francia y la URSS. Sin embargo, para Just Dülffer (pp. 434-451), puede hablarse ya claramente de «un giro contra Inglaterra en los planes navales».

Nada más saber que los británicos aumentarían de nuevo su tonelaje de acorazados, el jefe de la Kriegsmarine ordenó el 11 de enero de 1937 que en 1938 se pusiera la quilla no solo del octavo buque (el acorazado H), sino de uno más (acorazado I), con lo que se superaba una más de las limitaciones de Versalles (la de ocho acorazados). El 29 de enero, Raeder aplicó la exigencia de Hitler de construir buques de mayor desplazamiento, adjudicando a los acorazados F y G (*Bismarck* y *Tirpitz*) 42.000 toneladas y ocho cañones de 38 cm, y admitiendo que los siguientes (H e I) pudieran llevar 12 cañones de 38 cm o bien ocho de 40,6 cm (las 16 pulgadas de los acorazados de las clases Colorado de Estados Unidos y Nelson del Reino Unido). El jefe del Departamento de Mando de la Armada (Marinekommandoamt), vicealmirante Günther Guse (en ese cargo del OKM desde su creación el 11 de enero de 1936 hasta el 31 de octubre de 1938), alegó que eso supondría superar con mucho las 35.000 toneladas largas (que los buques F y G ya superaban en 7.000) máximas para un acorazado según el Tratado de Washington.

En la conferencia del 2 de febrero de 1937, a la que entre otros asistieron el jefe del partido nazi (NSDAP, Partido Nacionalsocialista Obrero Alemán) y ministro de Estado,

Rudolf Hess, el ministro de Exteriores Konstantin von Neurath y el de Propaganda Joseph Goebbels, Raeder afirmó que Francia y la URSS sumaban flotas superiores a la de Alemania, así como que los planteamientos de Hitler implicaban la búsqueda de una batalla decisiva, aunque consideraba que una serie de combates por las líneas de abastecimiento y comunicaciones era la hipótesis más probable. Sin llegar a desarrollar su pensamiento sobre la guerra de corso, al menos trató de que los políticos no redujeran las cuestiones navales al calibre de los cañones.

Raeder calculaba que la guerra podría estallar en 1940, y que podría contarse con la neutralidad de Estados Unidos y del Reino Unido. Daba por asumida por los estrategas navales la necesidad, expresada por Wolfgang Wegener en un libro escrito en 1926, pero que no se publicaría hasta 1941, de contar con bases en el extranjero como «preparativos en tiempo de paz». Además, advertía frente a la «sobreestimación» de aviones, submarinos y vehículos blindados como únicos medios para evitar una guerra de posiciones como fue la Primera Guerra Mundial, mencionando como zonas en las que la armada debía actuar los mares del Norte y Báltico, pero sobre todo el Atlántico e incluso el Mediterráneo.

Para respetar los planes de construcción naval, a lo largo del mes de febrero de 1937 Göring (jefe del Plan Cuadrienal) permitió exportar 550.000 toneladas de acero, reservando para el ejército en los trimestres tercero y cuarto 420.000 y 380.000 toneladas, para la Luftwaffe 70.000 y 50.000, y para la armada 50.000 y 45.000. El 19 de junio de 1937, el coronel Georg Thomas, director desde 1935 del grupo departamental

de economía militar en el Mando Supremo del Ejército (Oberkommando des Heeres, OKH), se quejaría (exageradamente, si es que las promesas de Göring se cumplían) ante Hitler de que los militares de los tres ejércitos solo recibieran 300.000 toneladas del total anual de 1,8 millones de toneladas de acero. En ese mismo mes, la armada pidió sin éxito que su cuota para el siguiente trimestre aumentara de 45.000 a 88.400 o al menos a 77.400.

El Reino Unido comunicó a Alemania nuevas propuestas de tonelaje para 1942, y aunque estas no variaban el número de acorazados, Guse dio por sentado que las nuevas cifras permitían a la Kriegsmarine construir dos nuevos acorazados de 35.000 toneladas (K y L), que ordenó proyectar el 9 de marzo de 1937. También para 1942 debían supuestamente estar listos los cuatro portaaviones. Además, cada año desde el corriente (1937) debían encargarse dos cruceros ligeros de la clase M, hasta completar un total de seis: eran cruceros para la guerra de corso que superaban a los de la clase Leipzig en desplazamiento (8.500 toneladas métricas) y autonomía, pero utilizaban la misma combinación propulsora (diésel para la navegación ordinaria y vapor para la de combate) y armamento (8 cañones de 15 cm y otros tantos tubos lanzatorpedos). En 1938 se colocó la quilla de dos de estos cruceros (llamados M y N), pero su construcción se canceló los días 19 y 21 de septiembre de 1939.

Precisamente para Guse, y para que lo enviara a Raeder, Hellmuth Heye (primer oficial de Estado Mayor de la sección de operaciones —A 1— del OKM) redactó el 4 de mayo de 1937 la recopilación de instrucciones de combate

para los altos mandos navales titulada «Estudio sobre las misiones de la dirección de guerra naval 1937-38». A diferencia de las instrucciones del año anterior (fechadas el 27 de mayo de 1936), que excluían un enfrentamiento con el Reino Unido «porque semejante guerra debe ser conducida bajo circunstancias especiales, y no puede darse a la dirección de guerra naval en tal caso ninguna instrucción de combate con el fin de lograr una terminación exitosa de la guerra», las instrucciones de 1937 sí lo contemplaban.

Las cinco guerras posibles que se analizaban eran:

1) Contra Francia.

2) Contra la URSS.

3) Contra ambas.

4) Contra el Reino Unido.

5) Contra el Reino Unido y otros estados.

La conclusión, sin embargo, no variaba respecto al año anterior: «Es necesario renunciar a un éxito sostenible y decisivo, en tanto en cuanto la relación de fuerzas respecto a Inglaterra permanezca inalterada y no pueda compensarse la ventaja de la posición geográfica defensiva de Inglaterra».

Sin embargo, señala Dülffer, ni sobre la participación del Reino Unido ni sobre la de Estados Unidos se sacaron antes de estallar la guerra, ni en este ni en otros documentos, «conclusiones operativas» (p. 441). Además, el estudio aseguraba que la mejora de las relaciones con Italia y Japón no implicaba ninguna ventaja estratégica. Las «grandes potencias navales» harían imposible a la armada alemana cumplir sus tareas en una guerra europea, y solo podría lograrse un equilibrio mediante la alianza con una potencia

continental como Francia o la URSS. Una nueva contradicción del documento, del que Dülffer supone que Heyes no fue el único autor, ya que concluía que el Reino Unido era el auténtico enemigo, y para librarse de él invocaba la ayuda de los países que se presentaban como más probables adversarios. Resolver esta contradicción era algo que encargaban a Hitler: «La preocupación por lograr condiciones de combate más beneficiosas debe dejarla el soldado en manos del político».

Frente a este documento, Hitler reaccionó prohibiendo nombrar al Reino Unido como hipotético enemigo y ordenando que se argumentara la reconstrucción de la flota sin mencionar motivos políticos. El almirante Otto Schultze, comandante de la Estación Naval del Mar del Norte, protestó contra la posibilidad de una guerra en dos frentes, considerando «peligroso siquiera mencionar tal posibilidad en un documento oficial», ya que la Guerra Mundial mostró que aquello sería una «lucha sin esperanza», y así era necesario exponérselo a los políticos. De acuerdo con el estudio se mostró el almirante Conrad Albrecht (1880-1969), jefe de la Estación de Kiel, al decir que una guerra contra el Reino Unido era probable, si bien la de dos frentes contra Francia y la URSS era «el principal caso que podía ofrecer perspectivas de victoria».

El almirante Rolf Carls (1885-1945), jefe de la Flota, añadió que «si Inglaterra está contra nosotros, también habrá que dejar de lado los límites políticos respecto a Dinamarca» (y considerarla enemiga). Raeder también opinó que «la cuestión de Dinamarca es para nosotros de importancia vital», encargando a Wilhelm Marschall (1886-1976) estudiar

las ventajas e inconvenientes de una ocupación de su vecino septentrional. El jefe de la Sección de Operaciones (A 1, del OKM) contestó que le parecían superiores los beneficios de la neutralidad danesa que el peligro de desencadenar una guerra y ocupar ese país, pero que en todo caso, si se llevara a cabo, habría que ocupar también Noruega. Según escribió Marschall a Dülffer, Raeder no hizo comentarios ni volvió a tocar este tema.

El 14 de junio de 1937 Heye redactó para Marschall unos «Requisitos para una flota alemana» que resumían las construcciones necesarias —para la defensa, que no el ataque, del comercio marítimo en el Atlántico, Mar del Norte y Báltico— en ocho acorazados (los permitidos por Versalles), nueve cruceros pesados y 22 ligeros, cinco portaaviones, entre 36 y 48 destructores y 72 submarinos. Y eso que faltaba toda consideración sobre la flota necesaria para atacar las comunicaciones del adversario.

Según Dülffer, para julio de 1937 ya se habían incluido en el plan otros dos acorazados (M y N) que debían construirse entre el 1 de enero de 1940 y la misma fecha de 1944, lo que significaba construir al mismo tiempo seis buques (acorazados de la clase H —también llamada Typ 3—: H, I, K, L, M y N) cuando no existía ni un solo dique que pudiera contenerlos. En septiembre de 1937 se precisaba que los dos últimos solo podrían terminarse el 1 de octubre de 1944, pues debían construirse en los diques que quedaran libres tras botarse los dos primeros. Se hablaba, además, de un Tipo 6 que sería el acorazado de 100.000 toneladas a favor del cual se manifestó Hitler a principios de 1937, y para el que también sería necesario crear diques especiales, si se

quería construir más de dos unidades. El 21 de septiembre Raeder ordenó construir los dos tipos de diques de mayor tamaño, a sabiendas de que ya con los acorazados M y N se sobrepasaba el 35 por ciento del tonelaje británico.

El 30 de septiembre se comunicó a Raeder que por problemas técnicos, más allá de la escasez de acero, los plazos de construcciones debían retrasarse entre seis meses y un año en los grandes buques. El 25 de octubre Raeder transmitía al ministro Blomberg que en 1938 solo se podría botar un crucero y un portaaviones, en lugar de los previstos dos acorazados, dos cruceros y dos portaaviones, por lo que proponía renunciar a los acorazados del H al N, a los submarinos por encima del límite del 45 por ciento de los británicos, a todas las fortificaciones costeras, a dos diques de construcción y el flotante de 50.000 toneladas. De esta forma podría contarse en el plazo previsto con una flota con dos acorazados de 35.000 toneladas, «que no podrían enfrentarse a ninguno de nuestros posibles enemigos navales, ni tampoco poseer suficiente atractivo como aliado». Como eso tenía implicaciones políticas exteriores y equivalía a renunciar al programa de rearme, pedía Raeder que decidiera Hitler al respecto.

Ese ultimátum provocó una nueva entrevista del canciller con Raeder el 5 de noviembre de 1937 —el mismo día que explicó sus planes de agresión, puestos por escrito cinco días más tarde por su ayudante Hossbach—, en la que estuvieron también presentes Blomberg, Göring, Fritsch y Neurath. Hitler decidió subir la cuota de acero para la armada de 45.000 a 74.000 toneladas y expuso, a modo de testamento, su opinión de que la autarquía que pudiera lograrse con el

plan cuatrienal sería insuficiente, lo mismo que la participación en el comercio internacional, «porque nuestro comercio exterior se realiza por vías marinas dominadas por Inglaterra, lo que hace que esta sea más una cuestión de seguridad del transporte que de divisas». El abastecimiento recurriendo a la conquista de colonias no sería solución, ya que Inglaterra y Francia verían en ello, como «en el establecimiento de bases militares alemanas en ultramar» una amenaza.

Aunque para Hitler, como para la armada, las colonias fueran la solución a la larga, a corto plazo —el de una o dos generaciones— solo podía serlo la conquista de espacio vital en Europa Oriental. «Una discusión seria acerca de la devolución de nuestras colonias solo podrá tomarse en consideración en un momento en que Inglaterra se encuentre en situación de necesidad y el Imperio Alemán sea fuerte y esté armado», precisó Hitler, quien sin embargo lanzó tres hipótesis en las que tal futuro que parecía lejano podría acercarse:

El primer caso podría suceder entre 1943 y 1945, cuando ya Alemania, rearmada, podría lanzarse a la conquista del Este y aumentar la presión para recuperar sus colonias. El plan se contradecía con la reciente referencia a un plazo más allá de dos generaciones. Además implicaba la guerra contra Francia, que con Inglaterra entraba en el calificativo de «enemigos odiosos», si bien Hitler «estaba convencido de que Inglaterra no participaría» en una guerra contra Alemania. Los otros dos casos preveían entrar en guerra contra Austria y Checoslovaquia, manteniendo a Francia y el Reino Unido al margen de esas anexiones.

Si Raeder compartía las críticas de Blomberg, Fritsch y Neurath a los planes de Hitler, no lo manifestó. Las construcciones navales se retomaron, aunque en volumen de acero no tuvieran el puesto prioritario. El enfrentamiento entre Blomberg y Fritsch contra Göring había retrasado notablemente los planes del ejército, por ejemplo las fortificaciones previstas para 1942 se habían pospuesto a 1948, por lo que Hitler hizo que se reactivaran las necesarias para mantener a raya a Francia (Westwall) en previsión de la ofensiva oriental.

Al día siguiente del «testamento» de Hitler, Raeder liberó 4.000 toneladas de acero que mantenía en reserva para construir submarinos, ya que el canciller le había asegurado que habría acero disponible para construir los nuevos tipos de U-Boote. Según Dülffer, esto mostraba que para Raeder la guerra con Inglaterra era más probable a la vista de las intenciones del canciller, y que los submarinos constituían el único medio para intervenir en dicha guerra a corto plazo: se debía llegar en consecuencia a la paridad de tonelaje en submarinos que permitía el acuerdo con los británicos.

El 18 de noviembre, el jefe de la Kriegsmarine escribía como argumento para justificar ante los británicos la pretensión alemana de alcanzar con ellos la paridad en desplazamiento de submarinos, el aumento de construcciones de submarinos en Francia y la URSS. No olvidó recordar que Alemania renunciaba a la guerra submarina ilimitada, pensando calmar así la susceptibilidad británica. Pero Raeder reconocería en sus memorias que no eran Francia y la URSS la causa de ese afán constructor, sino la valoración negativa de las relaciones con el Reino Unido

por Hitler, si bien adelantaba ese juicio a la visita a Inglaterra de Blomberg, en mayo de 1937.

Precisamente Blomberg daría lugar a que Raeder se viera decepcionado por Hitler, a quien fue a ver a fines de enero de 1938 para promover a Fritsch como sucesor del ministro, dimitido cediendo al chantaje de Göring, que amenazaba con dar a conocer el pasado como prostituta de la mujer de Blomberg (Hitler había asistido como testigo a la boda, y el jefe de la Luftwaffe como padrino). Fritsch también se había opuesto a los planes bélicos de Hitler el 5 de noviembre de 1937, por lo que Göring lo chantajeó con supuestas pruebas de homosexualidad, que Hitler expuso a Raeder. El jefe de la Kriegsmarine dijo que Hitler le propuso ser ministro, pero que él lo rechazó, proponiendo al general Rundstedt para evitar que Hitler nombrara a Göring. Raeder declararía que pensó dimitir y que empezó a dudar de la integridad e intenciones del canciller.

De cara al exterior, se guardaban las apariencias, y así el juego de guerra (*Kriegsspiel*, no conllevaba maniobras navales) de fines de 1937 tuvo como tema una contienda en dos frentes contra Francia y la URSS proyectada hacia 1940. Pero la realidad asomaba detrás de la ficción, y al evaluar estos ejercicios el 12 de abril de 1938 en Kiel, Raeder se mostraba de acuerdo con la opinión de Albrecht al afirmar que «estoy convencido de que hoy, en una guerra contra Francia, tendremos que contar también con Inglaterra [como enemigo], lo que cambiará completamente los fundamentos de la dirección de la guerra naval».

Por su parte, el jefe del arma submarina, Karl Dönitz, recién ascendido (el 28 de enero) a comodoro, evaluaba el 4

de abril el *Kriegsspiel* de su arma (un simulacro de guerra contra Francia en el Mediterráneo), asegurando que para llevar a cabo la guerra de corso necesitaría disponer en ese mar de 45 submarinos (más tarde serían 60). Tras el juego de guerra del invierno 1938-1939, Dönitz concluirá que necesitaría 300 para combatir al Reino Unido (a pesar de que el límite permitido por el acuerdo naval con dicha potencia eran 130).

Los submarinos entonces en construcción eran 72 (45 por ciento del desplazamiento británico) y Raeder ordenó el 17 de enero de 1938 construir más submarinos en los astilleros que aún no se empleaban para hacer buques de guerra, como eran Germaniawerft Krupp, dedicado a marina mercante, o Vulkanwerke Bremen. El 24 de febrero, encargaba la construcción de los motores y periscopios necesarios para construir U-Boote equivalentes al cien por cien del tonelaje submarino británico.

Entremedias, sin embargo, Raeder autorizó el 21 de diciembre de 1937 un nuevo plan de construcciones cuyo núcleo volvían a ser los seis acorazados desde el H al N, que debían terminarse el 1 de agosto de 1944, más 10 cruceros de la clase M que debían estar listos el 1 de abril de 1945. Para las construcciones de 1938-1939 aparecía un problema inmediato, pues si la quilla de los nuevos acorazados se colocaba antes del 1 de abril de 1939, en esa fecha sabrían los británicos con certeza que llevando esos buques ocho cañones de 40,6 cm, su desplazamiento superaría las 35.000 toneladas largas.

A comienzos de 1938 se supo que Japón había anunciado a los otros cuatro firmantes del Tratado de Washington la

construcción del *Yamato*, que sobrepasaría tanto el límite de desplazamiento como el del calibre, con cañones de 44 cm. Esto permitió ganar tiempo a los alemanes, firmando el 30 de junio de 1938 un protocolo que aumentaba el desplazamiento máximo de los acorazados a 45.000 toneladas largas (45.722 métricas), aun así insuficientes para los acorazados H, que se preveía que desplazaran 54.460 toneladas métricas.

Los problemas comenzaron en enero de 1938, no por falta de material, ni siquiera de diques, sino de trabajadores especializados para la construcción de los cruceros M. Se había decidido construir 10 cruceros porque era el tipo de buque que encajaba en los permisos acordados, pero no se sabía con qué finalidad utilizarlos. Se quería llevar la guerra al Atlántico, pero poco más. Todo dependía de Raeder, y este de Hitler, y ambos no hablaban entre sí para aclarar este asunto. Lo más que hacía el canciller era amenazar al jefe de la Kriegsmarine con suprimir su cargo y asumirlo él mismo, si no se cumplían los plazos.

En una charla que el 1 de abril de 1938 dio a los directores de astilleros, Raeder se comparaba a sí mismo con el almirante Alfred von Tirpitz (1849-1930), que desde 1897 impulsó el rearme naval alemán, y que tuvo una oposición parlamentaria que no sufría Raeder, pero en cambio más tiempo y menos tonelaje que construir que su émulo (200.000 toneladas frente a 520.000). Por su parte, los directores de astilleros se quejaron de las condiciones «draconianas» de vida para los trabajadores, que sobre vivir en malas condiciones y estar mal pagados, eran obligados a perder tiempo asistiendo a actividades extralaborales del

NSDAP.

La exigencia mensual de acero por parte de la Kriegsmarine en marzo y abril de 1938 fue de 53.450 toneladas, muy por debajo de las 74.000 que tenía concedidas. El 21 de marzo se gestaba en el OKM un documento titulado «Plan de construcción, presupuesto y materias primas» que se lamentaba del carácter inorgánico del crecimiento, causado por el afán de Hitler de mantenerse en el 35 por ciento del tonelaje británico —que en 1937 había comenzado su rearme— por el simple procedimiento de doblar las cifras de acorazados y portaaviones, pero sin preocuparse de los cruceros, destructores y buques menores con los cuales los grandes buques debían integrarse.

El presupuesto para nuevas construcciones ni siquiera crecía en el momento de redactarse ese informe, ya que alcanzó su máximo absoluto en 1937 con 603,1 millones de marcos (para 1938 ya se preveía un descenso a 458,8 millones) y su máximo relativo en el conjunto del presupuesto general de la Kriegsmarine en 1936 (cuando supuso el 48,4 por ciento, bajando en 1937 al 40,8 por ciento, en 1938 al 26,1 por ciento y en 1939 al 22,8 por ciento). En cambio, crecían los gastos extraordinarios, en particular los de construcción de bases navales, que pasaron del 28,5 por ciento del presupuesto general en 1936 al 36,3 por ciento en 1937, 50,9 por ciento en 1938 y 52,6 por ciento (doblando a los gastos de construcciones) en 1939.

Sorprendentes para los alemanes, que habían aumentado a seis los acorazados de la clase H contando con el anunciado rearme británico, fueron las cifras que estos presentaron para sus construcciones hasta 1942, actualizadas

el 26 de abril de 1938. En lugar de 504.000 toneladas largas, preveían construir 511.800, equivalentes a siete nuevos acorazados de 35.000 toneladas, compensados con el desguace de otros siete. Si hasta el momento se pensaba que solo los acorazados M y N quedaban al margen de las cantidades admitidas, ahora incluso para construir el primero de la clase H sería necesario traspasar el tonelaje permitido para otros tipos de buques.

La reacción debía haber sido suspender la construcción de los seis acorazados, pero Raeder desconfió de los datos británicos y desde fines de mayo ordenó que todos los cálculos partieran del dato de que los británicos no iban a construir siete, sino ocho acorazados (y desguazar otros tantos), lo que debería permitir a la Kriegsmarine construir el acorazado H o incluso hasta el L. La intervención de Hitler en la llamada crisis de mayo de 1938 daría al traste con la apariencia de respetar lo acordado con los británicos.

2. PLAN Z: EL REINO UNIDO ES EL ENEMIGO

El embajador alemán en Washington, Hans Heinrich Dieckhoff (1884-1952), supo valorar la disposición de Franklin Delano Roosevelt (1882-1945) a entrar en guerra al lado de los británicos, desde el llamado discurso de la cuarentena (5 de octubre de 1937) en el que el presidente norteamericano condenó a las dictaduras japonesa (que había emprendido en julio de ese año la segunda guerra chino-japonesa en Shanghái), alemana e italiana. En un informe fechado el 7 de diciembre y titulado «Aislamiento o actividad», Dieckhoff advertía de que la pasividad norteamericana era solo una pose:

> Los Estados Unidos seguirán manteniendo una política exterior esencialmente pasiva mientras Gran Bretaña no esté preparada para volverse ella misma activa, o mientras los Estados Unidos no se vean sometidos a una provocación intolerable o estén en juego valores que conciernen vitalmente a los Estados Unidos. Si ocurriera alguna de estas cosas, los Estados Unidos, a pesar de toda la oposición interna en el país, abandonarán su actual pasividad. En una contienda en la que esté en juego la existencia de Gran Bretaña, América pondrá su peso en la balanza en el lado de los británicos.

Sin sopesar esta amenaza, en un «Informe para el Führer» del 2 de enero de 1938, Ribbentrop daba por imposible lograr una alianza anglo-germana, afirmando que «un cambio en el statu quo en el Este en beneficio de Alemania solo puede llevarse a cabo por la fuerza» y que el Reino Unido probablemente intervendría, por lo que el aún embajador se adjudicaba la misión de organizar un «triángulo político mundial» Berlín-Roma-Tokio contra los británicos. El citado triángulo debía convertirse en alianza militar, a la que serían

invitados los países con intereses coincidentes, incluida (sin citarla en el informe) la URSS: «Cada día que pasa sin que nuestros cálculos políticos se guíen por la idea fundamental de que Inglaterra es nuestro más peligroso enemigo, es una victoria para nuestros enemigos».

Hitler asumió este punto de vista y el 4 de febrero nombró ministro de Exteriores a Ribbentrop. De todas formas, confiaba en algún tipo de alianza con británicos y franceses. En opinión de Andreas Hillgruber (p. 65 de *Alemania y las dos guerras mundiales*), la actitud de Hitler ganó en ambivalencia:

> Aunque nunca abrazó realmente la política exterior de Ribbentrop —que a fin de cuentas era lo más opuesto a la suya—, desde mediados de 1938 Hitler ya no excluyó la posibilidad de un conflicto con Inglaterra en una fase temprana de su programa. Sin embargo, siguió aspirando a su *gran solución* de un compromiso global anglo-germano, considerando la neutralidad inglesa como algo accesible durante la fase de expansión continental alemana. Por orden de Hitler, la armada y la fuerza aérea comenzaron a planear a mediados de 1938 una hipotética guerra contra Inglaterra, una contingencia que hasta entonces se ignoró. Pero, como el rearme alemán solo se había orientado hacia la Europa continental, los militares solo pudieron concluir que los prerrequisitos técnicos para una victoria sobre Inglaterra iban a faltar durante varios años.

Tras la anexión de Austria y antes de la desmembración de Checoslovaquia, el 28 de mayo de 1938 Hitler afirmó ante los máximos jefes militares que, además de Francia y Checoslovaquia, el Reino Unido «también es enemigo de una expansión del poder de Alemania», pero que «Francia e Inglaterra no quieren ninguna guerra» y por tanto era necesario «actuar con la velocidad del rayo» contra Checoslovaquia, aprovechando que el rearme británico no sería visible hasta 1941-42 y que «también el francés tardaría años». La guerra chino-japonesa sería mientras tanto, para el dictador alemán, «un motivo para que Inglaterra se mantuviera al margen».

Según el testimonio del teniente general jefe del Estado

Mayor del OKH, Ludwig Beck (1880-1944), citado por Dülffer, Hitler pensaba que la situación era diferente de la de la Primera Guerra Mundial, cuando Inglaterra estaba «muy cerca de derrumbarse», por lo que el único fin de la guerra en el frente occidental (contra Francia e Inglaterra) «sería la ampliación de nuestra base costera» (en Bélgica y Holanda). Mientras que Francia «siempre será nuestro enemigo», la mención a Bélgica y Holanda apuntaba que no pretendía derrotar al Reino Unido, sino impedirle luchar contra Alemania.

Esta concreción de los fines de la lucha contra los británicos —y no la insistencia en que Alemania necesitara espacio—, más el recorte de lo que en noviembre de 1937 eran varias generaciones —«nuestra generación tiene que resolver esta tarea»— aparece para Dülffer como «lo auténticamente nuevo en las declaraciones de Hitler del 28 de mayo de 1938» (p. 468). Alarmado, Beck pidió el 4 de agosto a los generales del ejército una dimisión en bloque para oponerse a la guerra, pero avisado por Walter von Reichenau (1884-1942), Hitler obligó a Beck a dimitir ocultando sus motivos.

Respecto a la Kriegsmarine, Hitler había señalado a Raeder el 24 de mayo siete prioridades, de las cuales cinco iban contra el Reino Unido: tres se referían a los submarinos (aceleración de las construcciones, mejora de los tipos y planes para una construcción móvil o prefabricada), dos a los acorazados (terminar los F y G medio año antes, en primavera de 1940, y aumentar el calibre de los cañones de los D y E). Además, Hitler pedía seis gradas para construir grandes buques (los superacorazados de 100.000 toneladas).

Para Dülffer, esto probaría que si bien el dictador no planeaba empezar por una guerra exitosa contra los británicos, quería cubrirse las espaldas en el mar frente a ellos durante una guerra en 1940, en la que o bien atacaría a Francia tras asegurarse de que la URSS no le atacara, o bien se lanzaría a conquistar la URSS. Se trataba de asustar a los británicos hasta 1944, cuando dispondría de al menos 10 modernos acorazados y, con toda la industria centrada en la flota tras la victoria continental, podría enfrentarse en el mar a los británicos.

El 27 de mayo de 1938, Guse y Heye elaboraron un proyecto para afrontar la escasez de mano de obra cualificada construyendo mercantes en España, Italia o Portugal, mientras los astilleros alemanes producían buques militares. Proponían dar prioridad a los submarinos porque son «los que en primera línea deben atacar al enemigo» y a los cruceros y destructores «porque son necesarios para la guerra comercial». Hitler no se interesó en esos detalles estratégicos, y siguió preguntando solo sobre cifras de construcción.

El 7 de julio resumía Guse: «La situación general hace necesario un replanteamiento de la dirección de la guerra hacia el Oeste, con Inglaterra como enemigo principal. El punto central de la dirección de la guerra estará en el futuro en la armada y la Luftwaffe». Por su parte, Heye escribía en ese mismo mes una nota en la que por primera vez criticaba el riesgo asumido por Hitler, pues atacar a Checoslovaquia implicaría muy probablemente una intervención de las potencias occidentales y Alemania estaba rodeada. La crítica de fondo se refería a la falta de aliados: «El rearme militar

solo no sirve para nada. Hace falta garantizarse amigos fuertes y auténticos neutrales».

La crítica llegaba incluso del oficial encargado de las negociaciones sobre la flota con el Reino Unido en la Sección de Operaciones del Marinekommandoamt (A 1), el capitán de corbeta Karl-Heinz Neubauer, que el 15 de julio enviaba una nota en la que respondía entre exclamaciones a la consulta sobre si debía establecerse un límite de 40.000 toneladas para los acorazados alemanes: «¡Hay que acabar de una vez con las trampas! El programa se pasa, y por mucho, de las posibilidades acordadas».

Raeder no solo no se adhirió a estas visiones críticas, sino que en noviembre trasladó a Guse a un puesto irrelevante, el de inspector del Servicio de Inteligencia Naval. En cambio, a Heye le encargó un informe sobre la guerra naval contra el Reino Unido, cuyo original redactado a mediados de agosto no se conserva, y que se tituló Nuevo Plan Ampliado de Construcción de Buques (Schiffsneubauplan).

Heye afirmaba que, por no tener superioridad en acorazados, sería imposible romper el bloqueo británico del Mar del Norte con un combate. Por tanto, habría que volcarse en la guerra contra el comercio británico, para lo cual los acorazados serían inservibles, necesitándose en cambio buques blindados (Panzerschiffe) rápidos y de gran autonomía. Junto a este tipo de buque principal para la guerra de corso, harían falta cruceros de batalla y cruceros de reconocimiento (Spähkreuzer o grandes destructores, con 5.700 toneladas largas, propulsión diésel, casi 67 km/h, seis cañones de 15 cm y diez tubos lanzatorpedos), así como submarinos.

Heye no resuelve cómo podrían romper estos buques el bloqueo, en cambio sí habla de los buques de apoyo en el océano: puesto que debían estar en el Atlántico antes del estallido de la guerra, esta no podría durar más de tres meses (hasta agotar su combustible). También expresa la conveniencia de disponer de bases en el Atlántico central o meridional, o en otros océanos, así como de conquistar colonias. En tercer lugar, podría recurrirse a bases de aliados como Italia (África Oriental-Somalia), España o Japón. En cuarto lugar, sería posible una expansión de las propias bases costeras hacia Holanda, Dinamarca y Noruega, revistiendo un valor extraordinario la conquista de la costa del Canal de la Mancha hasta Brest. En todo caso, Alemania tendría que renunciar al abastecimiento por mar y buscar aliados terrestres para suplirlo.

La crisis de mayo sobre Checoslovaquia dobló la asignación de hierro y acero para la Wehrmacht, pasando de 290.300 toneladas en la primera mitad de 1938 a 640.833 en la segunda, destinándose el 21 por ciento a las fortificaciones occidentales, y aumentando la partida de la Luftwaffe del 21 al 22 por ciento, mientras la de la Kriegsmarine bajaba del 19 al 12 por ciento. En caso de atacar a Checoslovaquia (Fall Grün, caso o plan verde), la armada tendría que intervenir con la Flotilla del Danubio (exaustriaca) y garantizando la seguridad en los mares Báltico y del Norte. En agosto, sin embargo, se planeó el envío de submarinos para atacar las comunicaciones navales francesas entre el Norte de África y la metrópoli, así como las británicas entre Gibraltar y Suez. El 17 de septiembre, ordenaba Hitler que, si en lo que ahora llamaba «acción verde», Francia se ponía, con o sin ayuda

inglesa, de parte de Checoslovaquia, debían tomarse las medidas previstas: por esta razón el *Deutschland* partió hacia el Atlántico el día 20, alegando maniobras en aguas españolas y con abastos para dedicarse a la guerra de corso durante meses.

Raeder dejó pasar tres meses desde la crisis de mayo antes de convocar el 19 de agosto una nueva reunión con sus subordinados sobre las construcciones, en el marco de la posible guerra contra Checoslovaquia. Guse, por su parte, esperó también un mes desde que recibió el informe Heye hasta que se lo envió, el 19 de septiembre, a sus subordinados. Del 23 de septiembre al 24 de octubre, en plena crisis de los Sudetes, Raeder mantuvo ocho reuniones con sus subordinados para preparar un plan de construcciones enfocado a la guerra contra el Reino Unido.

Mientras que alguno como el contralmirante Karl Witzell (1884-1976), jefe del Departamento de Armamento (Marinewaffenamt), puso sobre el tapete la necesidad de conquistar Noruega, Guse seguía dando prioridad a disponer de colonias, seguidas de bases en países aliados y solo en tercer lugar a la conquista de bases en terceros países. Cinco de los ocho miembros del comité de planificación reprocharon a Guse que parecía despreciar a los acorazados, respondiendo Guse que los consideraba necesarios, pero que quería resaltar la prioridad de la guerra de corso. Solo Heye defendió su idea de una flota de Panzerschiffe que se pudieran construir rápidamente. La mayoría consideraba a los acorazados necesarios para luchar contra el bloqueo, pero no podía negar a Heye la mayor: que los acorazados no podían ganar tal lucha.

Los acorazados, incluso los del tipo H con 59.000 toneladas, debían servir, pues, para la guerra en el Atlántico, aunque nadie sabía cómo. Raeder pidió un comentario sobre el informe de Heye al jefe de la Flota, almirante Carls, que lo escribió en septiembre, opinando que debía distinguirse entre una Flota Metropolitana (Heimatflotte) que operara en torno al Reino Unido y otra exterior (Auslandsflotte). Tanto él como su sucesor al frente de la flota, el almirante Hermann Boehm (1884-1972), y la mayoría de los presentes, opinaban que, además de la lucha submarina y con minas, más la guerra de corso con cruceros, era importante como tercera forma de hacer la guerra naval el ataque directo a las fuerzas británicas de bloqueo. Boehm fue relevado por Wilhelm Marschall como jefe de la flota sin que Raeder mantuviera siquiera una charla con él y no volvería a tener un cargo, el de almirante jefe de Noruega, hasta abril de 1940.

El comentario de Carls, redactado en agosto o septiembre de 1938, advertía de que «nuestra armada no será en los próximos dos o tres años en absoluto capaz de llevar a cabo operaciones de guerra decisivas frente a una potencia naval combinada de Inglaterra y Francia», y solo lo sería «cuando nuestra Flota vuelva a alcanzar el volumen relativo que tenía en 1914 frente a la Triple Entente. Si Alemania, conforme a la voluntad del Führer, debe conquistar para sí una posición segura como potencia mundial, necesita además de suficientes posesiones coloniales, conexiones marítimas y un acceso seguro al océano libre. La guerra contra Inglaterra significa al mismo tiempo guerra contra su imperio, contra Francia, probablemente también contra Rusia y contra una

serie de estados ultramarinos, es decir, contra la mitad o dos tercios del mundo en su conjunto», y «tiene justificación interna y perspectivas de éxito solo si se prepara con medidas económicas, políticas y militares, y se emprende consecuentemente la búsqueda de su objetivo: conquistar para Alemania el camino al océano».

La solución era conquistar la costa francesa y, como preparación para ello, las de Dinamarca y Holanda. Carls optaba por una Flota Metropolitana con seis acorazados, grupos de submarinos, además de grandes submarinos que operaran en solitario, y grupos de combate navales constituidos, cada uno, por un crucero de batalla, uno pesado y un portaaviones, cuatro destructores, cinco U-Boote y sus correspondientes barcos de abastos. Un grupo operaría entre Asia y América occidental, y otro entre África y América del este, por lo que harían falta cuatro grupos, para que pudieran relevarse; mientras que otros grupos (probablemente dos) se relevarían en el Índico-Australia-Atlántico Sur.

El 9 de septiembre se manejaron cuatro alternativas: terminar los seis acorazados primero, construir cuatro acorazados, reducirlos a tres y renunciar a todos ellos. El 27 de septiembre se manejaba ya solo la segunda y el 31 de octubre Guse dirigió una sesión en la que se decidió colocar a partir de 1939 cada año las quillas de dos acorazados o cuatro buques blindados (Panzerschiffe), contando con tener para mediados de 1947 cuatro acorazados (tipo H) y 12 Panzerschiffe (de hasta 20.000 toneladas), además de 11 cruceros. De esta forma, se mantenía el objetivo fijado en número de buques, pero se alargaba en tres años el plazo,

que antes terminaba en 1944. Con su última intervención antes de cambiar de destino, resume Dülffer (p. 481), Guse centraba el plan en los cruceros (y en la guerra de corso) de Heye, salvando en lo posible los acorazados.

La firma el 30 de septiembre de 1938 del Pacto de Múnich o declaración común anglo-germana en los términos propuestos por Chamberlain, al mostrarse este decidido a entrar en guerra a favor de Checoslovaquia, sin que Hitler renunciara a destruir ese país, como manifestó en la directiva firmada el 21 de octubre, muestra para Dülffer que es cierta la tesis de Henke según la cual aunque Hitler no pretendiera aún aniquilar al Reino Unido como potencia naval, sí quería forzarle a ceder ante su voluntad con una guerra a menor escala: sus fines no habían cambiado, aunque respecto a los medios dudaba, pues en esa directiva se remite a otra posterior en la que se especificarán las medidas a tomar para luchar, bien contra la URSS, bien contra Francia y el Reino Unido.

Por fin, con sello del 17 de octubre y fecha del 25, se dio salida a las conclusiones de la comisión naval de construcciones, en el documento que suele llamarse *Denkschrift Heye*. Conserva la idea principal de una guerra de corso y apenas queda rastro de las menciones a una flota de acorazados contra el bloqueo británico. La parte central con el plan de construcciones denominado «objetivo final provisional» ha pasado por ser la primera versión del Plan-Z (donde Z significa *Ziel*, fin u objetivo). Preveía construir seis acorazados, 12 Panzerschiffe, 24 cruceros en vez de 12, 36 cruceros de reconocimiento (Spähkreuzer) y seis portaaviones. A los 152 U-Boote «para utilización lejana» se

añadían nueve submarinos-crucero (o submarinos de artillería), minadores y de Estado Mayor. No se establecían plazos.

Para Raeder, era compatible burlar a los británicos con pensar que ellos le engañaban con las cifras de construcción que presentaban. Por eso el 24 de octubre propuso pedirles los tonelajes de construcción previstos con cinco años de anticipación. Antes de que pudiera hacerlo, el 26 de octubre, el agregado naval alemán en Londres, Maratt, comunicó una nueva propuesta británica sobre las construcciones previstas para 1942, que según Neubauer «nos dejan exiguas posibilidades para seguir construyendo»: como mucho, los acorazados H e I, si se transferían a ellos 7.000 toneladas asignadas a otros tipos de buques.

El 1 de noviembre de 1938 se había celebrado un nuevo encuentro entre Raeder y Hitler. La víspera, junto con sus jefes de departamento, el jefe de la Kriegsmarine acordó proponer una alternativa a la posible guerra preventiva británica: o bien construir dos nuevos acorazados (H e I) hasta fines de 1943 y cuatro Panzerschiffe hasta mediados de 1944, o renunciar a los nuevos acorazados y tener los cuatro cruceros pesados ya a principios de 1943. Dülffer opina que Hitler debió inclinarse por la segunda opción, asociándola a un aumento en la construcción de U-Boote, si bien el dictador no renunció a los acorazados, pues el 7 de noviembre Raeder pedía al jefe del Mando Supremo de las Fuerzas Armadas (Oberkommando der Wehrmacht, OKW), Wilhelm Keitel (1882-1946), mayor suministro de materiales, sin rebajar los objetivos de construcción previstos, y el 17 de noviembre se enviaban desde el OKM nuevos planes de

construcción, manteniendo la previsión hasta 1943 de 179 submarinos de largo alcance (incluidos minadores y «cruceros»), ocho Panzerschiffe y 18 cruceros del tipo M. En la segunda parte de este plan, sin embargo, el OKM reconocía que aunque hubiera sido posible construir hasta 1945 los seis acorazados del tipo H, debía darse preferencia a los planes para construir hasta 1947 o 1948 un total de 12 Panzerschiffe y 12 nuevos cruceros.

El 24 de noviembre, los británicos aceptaron la solicitud de Raeder de intercambiar las propuestas sobre tonelaje con cinco años de anticipación. Pero para entonces, el jefe de la Kriegsmarine ya había planteado abiertamente a Neubauer denunciar al menos parte del acuerdo con los británicos, como forma de evitar que conocieran las cifras reales de construcciones previstas para 1939 y tomaran medidas de rearme claramente beligerantes.

A fines de noviembre de 1938 Raeder se entrevistó de nuevo con Hitler en presencia de Keitel. El dictador rechazó el plazo de 1947-48 para las construcciones navales en proyecto, y remitió a 1944, dirigiendo tales críticas a la Kriegsmarine que Raeder pidió ser relevado, a lo que Hitler se negó pasados unos días. Se sucedieron entonces nuevos planes, empezando el 1 de diciembre por el del jefe de la sección de la Flota, Werner Fuchs (1891-1976), recién ascendido a contralmirante, llamándolo «Plan de construcciones x» (*Bauplan x*), ampliado con un *Bauplan y*. Para una etapa en torno a 1945 (1943 a 1947) preveía entre dos y cuatro acorazados, ocho Panzerschiffe y entre ocho y 18 nuevos cruceros, dejando para fines de 1947 otros dos o cuatro acorazados y cuatro Panzerschiffe.

Raeder se reunió de nuevo con Hitler y aceptó las exigencias del dictador hasta el extremo de ordenar el 9 de diciembre de 1938 que para fines de 1943 estuvieran terminados cuatro acorazados y al menos otros tantos Panzerschiffe, y para 1945 otros dos acorazados (frente a los dos y cuatro previstos en los planes *x* e *y*) y otros cuatro Panzerschiffe (total de ocho, como en los planes *x* e *y*).

Basándose en esas órdenes se redactó los días 12 y 16 de diciembre el «nuevo plan z» (Neubauplan z, Umbauplan z), retomando la denominación usada por el general Kurt von Schleicher (1882-1934) cuando fue ministro de Defensa (1932-33), cuya realización estaría garantizada por el apoyo de Göring y el recorte en las construcciones navales civiles prometido por Hitler, además de porque se le daba prioridad frente a las construcciones de cruceros ligeros y submarinos: los 249 U-Boote a que se refería en la conclusión quedaban para 1945-1946 y no para 1943.

El cambio fue tan claro que el 22 de diciembre de 1938, el contralmirante Otto Schniewind (1887-1964), jefe de Estado Mayor del Mando de Guerra Naval (Seekriegsleitung, Skl) desde el 31 de octubre, tuvo que precisar que por orden de Hitler se daba prioridad a la construcción de acorazados, cuando el capitán de navío Kurt Fricke (1889-1945), jefe de la primera sección de la Seekriegsleitung (1./Skl, operaciones), argumentó que él era partidario de retrasar los acorazados para dar prioridad a los Panzerschiffe.

Nada cambió con la visita del vicealmirante Andrew Browne Cunningham (1883-1963) y otros oficiales británicos recibidos el 30 de diciembre por Schniewind para negociar cuestiones relativas a submarinos y acorazados.

Cunningham pidió que los alemanes alcanzaran el cien por cien del tonelaje de submarinos que les permitía el acuerdo de forma gradual (y no de golpe), lo que Schniewind rechazó siguiendo la consigna de Hitler de no aceptar ninguna nueva obligación.

Los británicos propusieron que los alemanes informaran de sus datos a la comunidad internacional, lo que Hitler rechazó en enero y extendió en marzo al intercambio de datos bilateral: cuando los británicos comunicaron a los alemanes el 3 de marzo el desplazamiento de acorazados que pensaban construir hasta 1943, el dictador prohibió que se les comunicaran los datos alemanes.

El plan de acorazados se modificó añadiendo dos nuevos, O y P, y previendo construir tres por año, con lo que la coincidencia con los planes de Tirpitz —que desde 1900 impulsó leyes para colocar tres quillas de acorazados cada año, incluso cuatro entre 1908 y 1911— era total. Tras la construcción de esos ocho acorazados (H, I, K, L, M, N, O, P) y ocho Panzerschiffe, a partir de 1945, según ordenó Raeder el 10 de enero de 1939, debían construirse nuevas gradas y diques, supuestamente para construir un crucero de batalla de menor desplazamiento que los acorazados, pero más veloz, acomodándose a lo pedido en septiembre por Carls, que no esperaba gran cosa de los Panzerschiffe.

Los gastos extraordinarios en rearme en torno a la crisis de los Sudetes provocaron una crisis financiera que el 7 de diciembre de 1938 llevó a Keitel a exigir a todas las fuerzas armadas ahorrar hasta el final del año presupuestado (31 de marzo de 1939), asignando para el siguiente año presupuestario (1939-1940) 5.400 millones de marcos para el

ejército, 4.900 para la Luftwaffe y 1.400 para la Kriegsmarine. En un total de 11.700 millones, significaban porcentajes del 46, 42 y 12 por ciento. El 4 de enero de 1939, la armada contestó pidiendo más del doble: 2.925 millones, cantidad que debía crecer hasta 3.745 millones en 1943-1944 y bajar hasta 2.500 hacia 1949.

Por fin el 17 de enero Raeder presentó a Hitler su propio Plan Z (*Z-Plan*). El dictador insistió en exigir seis nuevos acorazados antes de 1944 (lo cual era imposible, pues los últimos tenían que construirse en las gradas de los primeros, y por tanto esperar a su botadura), argumentando que él «había construido el Tercer Reich en seis años, y por tanto la armada tenía que poder construir seis acorazados en seis años», y amenazó con colocar las construcciones navales bajo el control de Fritz Todt, a cuya organización, fundada en mayo de 1938, se encargó el Muro del Oeste, y que desde el 17 de marzo de 1940, como ministro de Armamento, dirigiría toda la economía de guerra alemana.

Tras la entrevista, Raeder introdujo un nuevo cambio, rebajando a cuatro el número de Panzerschiffe a construir hasta 1943, y el 23 de enero nombró a Fuchs —jefe de la Sección de la Flota en el OKM—encargado extraordinario con plenos poderes para llevar a cabo la construcción de seis acorazados, dirigiendo un nuevo departamento conjunto de la armada y Blohm & Voss de Hamburgo.

Desconocedores de los planes que Raeder presentaba a Hitler, algunos marinos de alto rango se manifestaron abiertamente contra la construcción de una gran flota. Así el contralmirante Marschall, comandante de los Panzerschiffe, se pronunció en un documento cuya fecha no precisa

Dülffer (p. 538) a favor de una guerra de corso y negando la posibilidad de conseguir ni en décadas lo que se planteaba:

> En las próximas décadas no seremos capaces de construir un poder naval capaz de cambiar nuestra situación geográfica marítima mediante combates decisivos en una guerra contra Inglaterra, Francia y Rusia. Nos falta, además de una flota digna de ese nombre, el *potentiel de guerre* inmensamente grande de Inglaterra.

El mismo día que Raeder presentaba a Hitler el Plan Z, Alfred Saalwächter (1883-1945), almirante comandante de la Estación del Mar del Norte (Wilhelmshaven), comentaba así el resultado de un juego de guerra:

> Alemania ha intentado sin éxito en la Gran Guerra romper los lazos de su situación geográfica y erigirse como potencia mundial oceánica contra Inglaterra. Hay que considerar ese intento, entonces como ahora en este *Kriegsspiel*, como un fracaso.

El OKM, que había comenzado medio año atrás planes de conquista coloniales y formado tropas de asalto para llevarlas a cabo, concluyó el 25 de enero de 1939 que, a pesar del deseo de Hitler de que le fueran devueltas a Alemania todas sus antiguas colonias, por razones estratégicas, solo se contaba con recuperar las de África Occidental (Togo, Camerún y Namibia) antes de 1944, cuando supuestamente ya habría terminado el plan de construcciones y podría empezar la gran guerra (contra el Reino Unido) para la cual eran imprescindibles esas bases ultramarinas.

El 27 de enero Hitler firmaba un documento que daba prioridad a las construcciones navales militares sobre las civiles, comprometiendo también a Göring. A cambio, este obtuvo el sometimiento de la aviación naval a la Luftwaffe. En la práctica, esto supuso dar carpetazo al único portaaviones del Tercer Reich: el *Graf Zeppelin*, botado el 8 de diciembre de 1938 y terminado en un 95 por ciento cuando en 1943 se suspendieron los trabajos de construcción.

Nuevas limitaciones se derivaron de la llamada a aumentar las exportaciones hecha en su discurso ante el Parlamento por el dictador el 30 de enero de 1939. En consecuencia, la armada recibiría en junio solo el 47 por ciento del cobre que se le había asignado, el 59 por ciento del plomo, 62 por ciento del estaño, 70 por ciento del aluminio, 75 por ciento del cinc y 77 por ciento del níquel. Göring advirtió que, si se daba prioridad a la armada, no podría llevar a cabo el programa de construcción de aviones Junkers 88, que también había ordenado Hitler, así que este mandó crear en el OKW un comité compensatorio que, si bien se reunió tres veces entre el 10 de junio y el estallido de la guerra, solo trató asuntos secundarios.

El 13 de enero los alemanes comunicaron a los británicos parte del programa de construcción de U-Boote, alegando que no podían presentarlo completo porque no estaba listo (lo cual era cierto). El 14 de febrero, la Kriegsmarine respondió que consideraba aceptable la propuesta británica de que los acorazados no sobrepasaran las 40.000 toneladas (largas). Raeder sabía que mentía, pero, convencido de que los británicos también lo hacían, comenzó a fines de ese mes a «reunir material para la denuncia» del acuerdo bilateral (para probar que el Reino Unido no lo cumplía). El 14 de marzo los alemanes comunicaban a los británicos nuevos (y falsos) datos, afirmando estar construyendo dos acorazados, pero ningún Panzerschiff ni crucero.

La abundancia de planes de construcción contrastaba con la inexistencia de instrucciones para una guerra real. En febrero y marzo de 1939, el juego de guerra de la Kriegsmarine en Oberhof (Turingia), puso de manifiesto,

según Salewski (p. 181 de su primer volumen sobre *Los alemanes y el mar*) que «faltaban instrucciones de combate exactas y precisas. Los planes de construcción de la armada, modificados desde 1938 y que apuntaban al futuro en el año 1945, adolecían de la misma falta de concreción».

En la botadura del *Tirpitz*, el 4 de abril de 1939 en Wilhelmshaven, Hitler puso en duda la validez del acuerdo naval, finalmente denunciado por el dictador ante el Parlamento el 28 de abril, juntamente con el pacto de no agresión con Polonia. El que eso no sorprendiera a Raeder quedó de manifiesto en su respuesta a la nota que al día siguiente le envío el agregado naval en Londres afirmando que los británicos querían seguir negociando: «¡Pero nosotros no lo queremos en absoluto!». Para entonces, en concreto los días 3 y 11 de abril, Hitler había dado ya por primera vez órdenes a la Kriegsmarine para preparar el ataque contra Polonia.

La armada remodeló también su estructura en 1938, cuando el Ministerio de la Guerra fue sustituido por el OKW, pasando el mando de las Fuerzas Armadas a Adolf Hitler como comandante supremo, al que estaban subordinados los jefes de los ejércitos de Tierra, Aire y Mar (Heer, Luftwaffe, Kriegsmarine). En la armada se crearon dos Mandos de Grupo Navales (MGK), el del Este (Marinegruppenkommando Ost) en 1938 y el del Oeste (Marinegruppenkommando West) en 1939, competentes respectivamente para el Báltico y el Mar del Norte. El Mando de la Flota permaneció independiente, pero para determinadas operaciones podía subordinarse al MGK del Oeste. A su vez, quedaban a las órdenes del Mando de la

Flota las Agrupaciones Pesadas y los mandos-tipo (destructores, submarinos, etc.). Los tres mandos de la Kriegsmarine subordinados al OKM eran:

1. Grupo de Mando Naval del Este.

Estación Naval del Báltico.

Comandante de Seguridad del Báltico.

2. Grupo de Mando Naval del Oeste.

Estación Naval del Mar del Norte.

Comandante de Seguridad del Mar del Norte.

3. Mando de la Flota.

Comandante de Buques Blindados (Panzerschiffe).

Comandante de las Fuerzas de Exploración.

Jefe de Torpederos.

Jefe de Dragaminas.

Jefe de Submarinos.

El Mando de Guerra Naval (Seekriegsleitung, Skl), a veces traducido como (Mando de) Operaciones Navales, se creó dentro del OKM en 1937. Hasta 1944 no tuvo un jefe diferenciado del comandante supremo del OKM, sino solo un jefe de Estado Mayor (Chef des Stabes der Seekriegsleitung, C/Skl). Su responsabilidad operativa se limitaba a los mares exteriores, sobre los que no tuvieran competencias ni el jefe de la Flota ni los Mandos de Grupo de Marina: los cruceros auxiliares, forzadores de bloqueo y buques de apoyo. Incluso la guerra submarina fue hasta febrero de 1943 competencia de otro jefe, el comandante supremo de los U-Boote (B. d. U.). Las tareas originarias de la Skl eran la coordinación de fuerzas navales (1./Skl), la

observación de radio (4./Skl) y la valoración de informaciones (3./Skl), así como la observación meteorológica y la información de situación para el OKM y sus distintos comandantes.

El 1 de octubre de 1934 reapareció el servicio de inteligencia naval (Marinenachrichtendienst, MND) como Departamento A III del OKM, a las órdenes del capitán de navío Theodor Arps (1884-1947) y subdividido en tres secciones: A III a, Comunicaciones; A III b, Radio Inteligencia, el auténtico Beobachtungsdienst o servicio de observación, abreviado como B-Dienst; y A III c (grupo de armadas extranjeras, Fremde Marinen, FM), privilegiado frente a los anteriores porque Arps había sido jefe de este grupo desde el 1 de octubre de 1933 dentro del Mando Naval.

El jefe del B-Dienst era inferior en rango al de la sección A III a y desde abril de 1933 se hizo cargo al mismo tiempo del Grupo IV del Servicio Secreto Militar (la Abwehr). En 1934, la Estación B (Principal) de Radio Inteligencia-Interceptación de la armada tenía 20 empleados. En esa época logró algunos de sus principales éxitos, de manos de Wilhelm Tranow, radiotelegrafista que estuvo al servicio de Martin Braune, fundador del Servicio de Inteligencia Naval en la Primera Guerra Mundial y que fue repescado por este para el servicio en 1919, encargado en el nuevo B-Dienst de la sección de criptoanálisis en lengua inglesa (con el tiempo, sección IIIF del grupo III de la división 4./Skl) que en 1935 descifró el código de cinco cifras de la Royal Navy comparando los mensajes codificados con los movimientos de buques que se publicaban en el *Lloyd´s Weekly Shipping Report*.

David Kahn comienza el capítulo que le dedica en su libro sobre los espías alemanes (p. 213-222) afirmando que «si alguna vez hubo un hombre en la inteligencia alemana que tuvo las llaves de la victoria en la Segunda Guerra Mundial, ese fue Wilhelm Tranow». En 1936 todavía eran solo 30 los empleados del B-Dienst en su central berlinesa. En 1937, descodificaron cuatro criptosistemas británicos, cinco franceses, cuatro soviéticos y tres daneses, lo que amplió su número de empleados a 90 en verano de 1939. Para entonces, se suponía que unos 110 empleados sería su plantilla ideal y el B-Dienst alcanzó el estatuto de Grupo que lo igualó con FM. A las órdenes de un oficial naval, tenía cinco departamentos: A (con un oficial naval como jefe de sección y un segundo oficial naval), E1 (descifrado Gran Bretaña), E2 (descifrado Francia-Italia), E3 (descifrado Rusia-Polonia) y E4 (descifrado de casos especiales).

Al integrarse en la Skl el 1 de octubre de 1937, la sección de inteligencia-información (A III) fue convertida en segunda división (2./Skl). Retuvo el título de Abteilung Marine Nachrichten, pero quedó formada solo por los grupos A III a y A III b. Sus jefes fueron el capitán de navío Ludwig Stummel hasta junio de 1941, el vicealmirante Erhard Martens hasta mayo de 1943, de nuevo Stummel (contralmirante) hasta agosto de 1944 y hasta el fin de la guerra el contralmirante Fritz Krauss.

Por su parte, el grupo de armadas extranjeras (FM), fue ascendido a la categoría de división y convertido en tercera de la Skl (3./Skl), uniéndosele desde enero de 1940 la radioescucha (Funkaufklärung) y renombrándose esa tercera división como de evaluación de informaciones (Marine-

Nachrichtenauswertung). En junio de 1940, la radioescucha (alias B-Dienst) volvió a la segunda división como tercera sección (MND III, que se sumaba a la sección central, MND I, y al servicio de trasmisión de informaciones, Nachrichtenübermittlungsdienst, MND II). En marzo de 1943 la división 2./Skl se reconvirtió en 4./Skl y en octubre se formó una cuarta sección, el servicio de radio medición (Funkmessdienst), integrada desde junio de 1944 en el servicio naval de localización (Marineortungsdienst, 5./Skl).

El capitán de navío Heinz Bonatz fue jefe del B-Dienst desde noviembre de 1941 hasta enero de 1944, cuando lo sustituyó el capitán de navío Max Kupfer. Llegó a haber más de mil personas en la Estación de Interceptación Principal de dicha Sección de Radioescucha (Abteilung Funkaufklärung), que no se vio afectada, más allá de los cambios de nombre, por los vaivenes dentro del OKM y la Skl, pero sí por el bombardeo que en diciembre de 1943 obligó a trasladar a sus 8.000 empleados de la Tirpitzufer berlinesa a Eberswalde.

A comienzos de 1942, la División de Información (2./Skl) fue elevada a la categoría de Grupo Departamental (Amtsgruppe), con el nombre de Marinenachrichtendienst (Skl Chef MND) y su tercera división (Skl Chef MND III, el B-Dienst) en 1943 se organizaría en un grupo (con cinco secciones) y cuatro secciones desagrupadas: Grupo de Evaluación (secciones: Gran Bretaña, Estados Unidos, Convoyes, Rusia y Organización), Sección de Descifrado Oeste I (Gran Bretaña), Sección de Descifrado Oeste II (Estados Unidos, posteriormente unida con la anterior en un único Grupo de Descifrado Oeste), Sección de Descifrado Este (Rusia) y Sección de Entrenamiento y Escuelas.

Según Nigel West, el B-Dienst descifró durante la Guerra Civil Española el código naval británico (Naval Cipher No. 3), lo que les dio acceso hasta julio de 1943 a las principales comunicaciones de la Royal Navy.

Volviendo a mediados de 1939, según Dülffer, prueba de que los británicos no habían tenido noticia del Plan Z sería la sorpresa manifestada por el Foreign Office y el Almirantazgo cuando Raeder anunció el 9 de junio de 1939 en un discurso en Stuttgart que «el Führer había ordenado una gran reconstrucción de la Kriegsmarine». La nota enviada el 27 de ese mes por los británicos para retomar las negociaciones navales quedó sin respuesta y tres días antes ya había dicho Raeder al agregado naval británico que «Inglaterra va por mal camino con su política respecto a Alemania, y por nuestra parte no podrá contar ni con un mínimo de comprensión».

Hasta 1945, tendrían que construirse tan solo en Wilhelmshaven 35.000 pisos para los trabajadores de la armada. Pero tras nuevas postergaciones, la Kriegsmarine pidió a Göring que volviera a exponer sus prioridades a Hitler el 19 de mayo de 1939. Ese mes recibieron los astilleros 5.270 nuevos trabajadores, pero seguían faltando 4.454 para cumplimentar el Plan Z. Con todo, la de la armada no era la situación más crítica, pues los planificadores del ejército aseguraban el 25 de mayo de 1939 que necesitaban 5,7 millones de trabajadores aparte de los que ya tenían (entre 1,6 y 2 millones) para cumplir los planes de 1938-39 y 17,7 millones para cumplir todos los objetivos finales.

Ya comenzada la guerra, el 12 de octubre de 1939, el

contralmirante Otto Hormel (1886-1971), director del astillero de Kiel, comunicaría su inquietud porque las condiciones de vida en los pisos de los trabajadores eran «catastróficas desde hace años», lo que recordaba «las experiencias del año 1918», es decir, la posibilidad de una rebelión de los trabajadores.

El 3 de julio de 1939, Raeder aumentaba los plenos poderes de Fuchs añadiendo a los seis acorazados iniciales (H al N) otros tres (O, P y Q), y anulando los Panzerschiffe, sustituidos por cruceros de batalla que debían completarse junto con los dos primeros acorazados H e I para fines de 1943. El 1 de junio Raeder había asistido a una reunión para planificar un crucero de batalla con mayor velocidad, al estilo de los de la Primera Guerra Mundial, que Dülffer supone que sería el tipo deseado por Carls. El 17 de julio se asignó un desplazamiento de 29.500 toneladas a ese crucero. En fecha tan tardía como el 18 de agosto se presentó el proyecto con un desplazamiento de 45.000 toneladas, sin aclarar en qué parte de los planes de construcción naval encajaba.

En el que había de ser campo aliado, los polacos informaron en julio de 1939 por primera vez a los británicos de que, aunque descifraban los mensajes alemanes desde el mismo momento en que los germanos compraron en 1932 las primeras máquinas Enigma, al acercarse la guerra los alemanes empezaron a cambiar las claves de uso de Enigma a diario (al principio no las cambiaban en meses), y los polacos no daban abasto con los 150 millones de combinaciones posibles. Para hacer frente a esta tarea, el principal contingente de expertos en descodificado —usando

el nombre colectivo clave de Captain Ridley's Shooting Party— de la Escuela de Codificación y Cifrado del gobierno británico (GC&CS) se desplazó el 15 de agosto de 1939 a la mansión llamada Bletchey Park, en el Buckinghamshire.

El ya general Georg Thomas, convencido de que Hitler se equivocaba al dar prioridad a la armada, pidió a Keitel el 30 de julio de 1939, y de nuevo el 21 y 25 de agosto, que presionara en este sentido al dictador. Göring lo hizo por su propia cuenta el día 30, logrando que Hitler igualara a la Luftwaffe con la Kriegsmarine en cuanto al grado de prioridad de sus programas de construcción, por lo que en la primera mitad de 1939 aumentó el porcentaje de hierro y acero destinado a la armada del 12 al 26 por ciento dentro de la Wehrmacht, y al 31 por ciento en el tercer trimestre. Con todo, Dülffer (p. 512) opina que el Plan Z no podría haberse cumplido en los plazos señalados por Hitler, ni siquiera de no haber estallado el 1 de septiembre la «gran guerra», aunque no puede descartar su cumplimiento en caso de que se hubieran tomado medidas drásticas como encargárselo a los ministros de Armamento (Todt y Speer) y asignarle los recursos de los países conquistados.

Por fin el OKM dio orden el 2 de agosto a los Panzerschiffe y U-Boote de prepararse para la guerra de corso contra el Reino Unido. Comenzaron desde Wilhelmshaven sendas patrullas el *Graf Spee* (que en la tarde del 21 de agosto zarpó hacia el Atlántico Sur; el 5 de agosto había partido hacia Port Arthur, Estados Unidos, su petrolero *Altmark*) y el *Deutschland* (*Dora-Emil* en código, por sus dos letras iniciales; el 24 de agosto a las 15.00 horas zarpó hacia el sur de Groenlandia —su petrolero, el

Westerwald, se le anticipó dos días—; ese mismo día los británicos enviaron cinco submarinos de su Segunda Flotilla para interceptar a los buques alemanes entre las islas Shetland y Obrestad, pero llegaron cuando los Panzerschiffe ya habían pasado esa línea), así como 21 submarinos: 14 el 19 de agosto hacia el Atlántico Norte, dos el día 22 desde Wilhelmshaven, y cinco el 24 para bloquear la entrada al Báltico.

Antes de estallar la guerra, habían entrado en servicio 30 submarinos del tipo II. Del tipo VIIA existían 10 unidades y siete del tipo VIIB (otros 16 entrarían en servicio más tarde). De los submarinos pesados del tipo IX se habían entregado siete unidades. En total, pues, los alemanes disponían de 57 submarinos —solo nueve más de los que le permitía el acuerdo con los británicos—, de los cuales 30 eran costeros (tipo II) y 27 de tipo medio o pesado, incluyendo los dos del tipo IA. Solo 38 de ellos estaban listos para patrullar.

Fuchs consiguió encargar en verano de 1939 los dos acorazados H e I, dejando el tercero (K) previsto para el 1 de octubre, y realizando también los encargos de material para los seis acorazados y el reparto de tareas para su construcción. Las listas elaboradas el 29 de agosto preveían no obstante la terminación del sexto, no para 1944, sino para el 1 de abril de 1945, reduciéndose a cuatro los cruceros ligeros listos para 1944. Se mantuvo el número de 249 U-Boote del plan de octubre de 1938, suponiéndose que 136 estarían listos para fines de 1943.

Cuando el 3 de septiembre el Reino Unido declaró la guerra a Alemania, el almirante Boehm repitió su opinión, manifestada ya el 21 de agosto, a favor de suspender los

planes de construcción de la flota y jugárselo todo a la carta de los U-Boote:

> En la lucha por la vida de nuestro pueblo, ahora en la hora del peligro, hay que forjar un arma capaz de dominar a Inglaterra. La guerra de 1914-18 demostró que para eso nunca es demasiado tarde.

No compartía esa confianza Raeder, que escribió:

> El 3 de septiembre de 1939 entró Alemania en guerra con Inglaterra, ya que esta, frente a la suposición del *Führer* de que «Inglaterra *no necesita* luchar por la cuestión polaca», ha creído en el momento presente que *tenía que luchar* tomando la cuestión polaca como pretexto. Por lo que respecta a la Kriegsmarine, en otoño de 1939 es evidente que aún no está preparada para el gran combate con Inglaterra.

Esa valoración afectaba también al arma submarina:

> Demasiado débil como para actuar de forma decisiva en la guerra. Pero las fuerzas de superficie son tan escasas en número y fuerza respecto a la flota inglesa, que, dando por supuesto que se empleen a fondo, solo pueden mostrar que saben morir con decoro y que están dispuestas a crear de esa forma los fundamentos para una futura reconstrucción.

Lo que Hitler decidió en 1937 al apostar por los grandes acorazados que nunca llegarían a construirse, fue según Dülffer expandir el poder de Alemania en el mundo sin contar con los británicos, es decir, convertirla también en gran potencia naval, ya que se había desengañado de que los ingleses colaboraran con su plan de dominio mundial. Hitler ocultaría su desengaño, sin embargo, incluso en el discurso ante el Reichstag el 25 de agosto de 1939, cuando volvió a dirigir al Reino Unido su oferta de alianza global.

Como en tiempos de Tirpitz, la construcción de la flota había sido un elemento esencial para desencadenar la guerra. Pero, mientras que al primero le sirvió también como elemento de cohesión social, en el caso de Hitler, para evitar alarmar al enemigo antes de tiempo, no se hizo propaganda y todo se planeó en secreto. Para Dülffer (p. 562), eso no le resta protagonismo en el marco de un proyecto que debía culminar:

> ...pasado medio siglo, en una lucha por el poder mundial oceánico, una vez que se hubiera

convertido en realidad el dominio sobre el continente europeo. La eficacia militar a largo plazo o la eficacia como medio de terror psicológico del rearme naval, debería ser una premisa para hacer realizables los planes de dominio del mundo de la ideología racista de Hitler. De esa forma debía ser destruido el orden social existente, que quedaría restablecido sobre una base cualitativamente distinta. De hecho, los medios empleados para lograr tal fin convulsionaron el orden existente al buscar en la guerra la solución del dilema. La construcción de la flota fue un paso esencial en esa dirección.

SEGUNDA PARTE. LA SUERTE ESTÁ ECHADA

3. 1939. DE LA GUERRA CONTRA POLONIA A LA PATRULLA DEL «GRAF SPEE»

Alemania entraba en guerra con 74 buques de guerra pesados (con desplazamiento superior a 500 toneladas) alistados y 58 en construcción. A la flota británica de 275 grandes buques no le llegaba ni al 27 por ciento. Respecto a la francesa de 106 grandes buques era casi el 70 por ciento y frente a la suma de ambas representaba el 19 por ciento.

A las 18.00 horas del 31 de agosto, en su posición cercana a Groenlandia, el crucero *Deutschland* recibía, como otros buques, un mensaje con cuatro puntos:

1. A las 04.45 del 1 de septiembre comienzan las hostilidades contra Polonia.

2. La actitud de las potencias occidentales es desconocida.

3. Si las potencias occidentales declaran la guerra, nuestras fuerzas navales comenzarán hostilidades solo en defensa propia y si se les ordena específicamente.

4. Los Panzerschiffe en el Atlántico y los submarinos deben permanecer en sus posiciones de espera, sin emprender acciones hostiles por ahora, ni siquiera contra mercantes polacos.

La responsabilidad del ataque a Polonia recaía sobre el Grupo Naval Este, con dos acorazados pre-dreadnought, tres

cruceros ligeros, nueve destructores, un torpedero, ocho lanchas rápidas, cuatro escoltas, ocho dragaminas y diez submarinos. Frente a ellos, el contralmirante polaco Józef Unrug, jefe de la defensa costera, disponía solo del destructor *Wicher* (1.540 toneladas), el minador *Gryf* (2.227 toneladas) dos torpederos, dos patrulleras, seis pequeños dragaminas y cinco submarinos, ya que sus dos destructores principales, *Burza* y *Blyskawica*, estaban de camino hacia Inglaterra.

La primera operación de la guerra estuvo a cargo del acorazado *Schleswig-Holstein*, bajo el mando del contralmirante Gustav Kleikamp (1896-1952), que con otras unidades realizaba una visita a Danzig y que a las 04.48 de la madrugada del 1 de septiembre disparó ocho proyectiles de 28,3 cm contra la fortaleza polaca en la Península de Westerplatte. Siguió un ataque de 225 infantes de marina, más zapadores y milicianos de las SS (Heimwehr de Danzig). Apoyaban la operación el acorazado *Schlesien* y las torpederas *T 192* y *T 963*. La guarnición polaca era de 182 soldados y 27 reservistas.

El primer asalto fracasó. Incluso los polacos contraatacaron, por lo que Kleikamp disparó 90 proyectiles de diversos calibres antes de dar paso a otro ataque a las 08.55, que de nuevo fracasó, saldándose el primer día con 82 bajas alemanas. El 2 de septiembre intervino la aviación, con 60 Ju 87 Stuka, así como piezas de artillería de campaña. Los polacos no se rindieron hasta la mañana del 7 de septiembre. Tuvieron 14 muertos (entre ellos un radio operador ejecutado porque se negó a revelar sus códigos) y 53 heridos, mientras que los alemanes sufrieron más de 200 bajas.

Algo más al norte de la misma bahía, tuvo lugar el primer ataque aéreo contra los buques polacos que salieron esa tarde a colocar un campo de minas al sur de la Península de Hel. Apenas zarpar del puerto de Gdynia, fueron atacados por 33 Stuka, que dañaron gravemente al dragaminas *Mewa* y bloquearon el timón del minador *Gryf*, 21 de cuyos tripulantes murieron por la metralla. Este barco fue varado en Hel para convertirlo en dique artillero.

El 3 de septiembre, el jefe de torpederos, contralmirante Günther Lütjens, envió a patrullar al sur de Hel a los destructores *Z 1 Leberecht Maass* (2.232 toneladas, 5 cañones de 12,7 cm y 8 tubos lanzatorpedos) y *Z 9 Wolfgang Zenker* (2.270 toneladas), según Vincent P. O'Hara, para contrarrestar «la escasa contribución de la armada a la campaña», encontrándose con el *Wicher* y el *Gryf*, contra los que abrieron fuego desde 13 kilómetros de distancia. El combate duró 40 minutos y el *Maass* recibió el impacto de un obús del *Gryf*, al que a su vez impactó con un cañonazo. Lütjens ordenó la retirada. Los daños en el *Maass* quedaron reparados el 10 de septiembre. La Luftwaffe atacó varias veces Hel, hundiendo a los dos buques citados, una patrullera y algún barco auxiliar.

El mismo día 3 de septiembre en que el Reino Unido declaró la guerra a Alemania y en que fue nombrado primer lord del Almirantazgo, Winston Churchill ordenó que el comercio naval se organizara en convoyes, pues a diferencia de los marinos británicos, él estaba convencido de que la principal amenaza no sería la flota alemana, sino sus submarinos: preveía que, en nueve meses (verano de 1940), entre 200 y 300 submarinos alemanes atacarían a Gran

Bretaña y que el sistema de convoyes, con las restricciones al tráfico que implicaba, provocaría una disminución de un tercio en las importaciones británicas. Ambas afirmaciones eran exageradas: entre septiembre de 1939 y abril de 1940, las importaciones se redujeron en una cuarta parte, y nunca hubo 200 submarinos disponibles para atacar al Reino Unido.

A partir del 24 de agosto, la armada británica había confiscado y comenzado a armar como cruceros auxiliares 57 mercantes, en su mayoría de pasajeros. El primero alistado fue el *Rawalpindi*, el 18 de septiembre. Otros tres fueron alistados ese mes, 18 en octubre, 9 en noviembre y 13 en diciembre, más otros tantos en 1940. Precisamente el primero alistado sería el primero en ser hundido por los alemanes.

Entretanto, Raeder presionaba a Hitler para que atacara al Reino Unido, hasta el punto de que Egbert Kieser asegura que «el gran almirante Raeder provocó un alud» (p. 93). El primer punto sería su reunión con Hitler el 23 de septiembre de 1939 en Zoppot (Sopot, cerca de Danzig), en la que trató de quitar importancia a las supuestas 232.000 toneladas de registro bruto (TRB) de barcos enemigos hasta entonces hundidas (en realidad, apenas pasaban de 150.000 TRB —y eso incluyendo los hundimientos realizados por la Luftwaffe —, más 28.000 toneladas de buques militares), porque al sorprenderles la declaración de guerra, los mercantes aún no habían sido armados.

Con todo, puesto que tampoco los U-Boote podían atacar a todos los barcos debido a las restricciones, Raeder pidió a Hitler que se levantaran los impedimentos al bloqueo de

Gran Bretaña y Francia, que se basaban en que Hitler habría manifestado su confianza en poder alejar a Francia de los demás aliados. El dictador le aseguró que en los siguientes catorce días pediría a los jefes militares aclaraciones sobre la situación política, y en consecuencia podría declarar un estado de sitio sobre el Reino Unido, que debería ser ejecutado por la Luftwaffe y la Kriegsmarine.

En las notas que tomó sobre esta reunión, Raeder dejó bien claro que era partidario de asfixiar al Reino Unido, sin temer las consecuencias (incluida la entrada en guerra de Estados Unidos):

> El bloqueo de Inglaterra se debe ejecutar inmediatamente si la guerra continúa, y con más fuerza. Todas las protestas deben ser rechazadas. Incluso las amenazas de entrada de América en la guerra, lo que parece seguro a la larga, no deben dar pie a restricciones. Cuanto antes y con más brutalidad empecemos, antes vendrá la eficacia y más corta será la guerra. Todas las restricciones prolongan la guerra. El jefe del OKW y el Führer están totalmente de acuerdo con esto.

El Mando de Guerra Naval (Skl) asignaba el 27 de septiembre el Atlántico Norte al *Deutschland* y el sur al *Graf Spee*, permitiendo atacar a los mercantes franceses en las mismas condiciones que a los británicos. El primer Panzerschiff hundía el 5 de octubre al mercante británico *Stonegate* al este de Bermuda. El día 9 apresaba al norteamericano *City of Flint*, enviado hacia Alemania con una tripulación de presa, y el 14 hundía al noruego *Lorentz W. Hansen* al este de Terranova (Canadá). En noviembre, aparecieron fisuras en la superestructura del buque y los motores fallaron repetidamente porque la mala mar anegaba los tambuchos de ventilación mal situados. Ya de regreso a su base, una tempestad llegó a hacerle escorarse 30 grados. El 16 de noviembre echaba el ancla en Gdynia, rebautizada Gotenhafen por los alemanes.

Raeder dio pasos concretos para planificar la invasión del Reino Unido, al preguntarse el 6 de noviembre, en una visita al comandante naval del Oeste, si tras una hipotética victoria sobre Francia la guerra debía continuar con un bloqueo o con una invasión de Gran Bretaña. La fecha prevista para el Caso o Plan Amarillo (Fall Gelb) que desencadenaría la campaña de Francia era el 12 de noviembre de 1939 —se fue retrasando hasta el 10 de mayo de 1940—, y el Estado Mayor del Ejército había hecho saber a la armada que contaba con una campaña con graves pérdidas y muy larga, en la que «se alcanzaría probablemente la misma línea de frente que en 1914-1918, con lo que podrían caer en nuestras manos los puertos holandeses y belgas a la entrada del Canal».

Por su propia cuenta, Raeder nombró el 15 de noviembre una terna bajo el mando del jefe de Estado Mayor de la Skl, contralmirante Otto Schniewind, al que asesoraban sus subalternos contralmirante Kurt Fricke (jefe de operaciones en la Skl) y capitán de corbeta Hans-Jürgen Reinicke (1902-1978), encargada de elaborar un plan de invasión de Gran Bretaña. Tras cinco días, redactaron en 12 páginas el *Estudio Rojo* (*Studie Rot*), proyectando desembarcar en una franja de 100 kilómetros que comenzaba al oeste por la isla de Portland, al sur de Dorchester, y terminaba frente a Yarmouth, en el extremo occidental de la isla de Wight, por parecerles los puertos de esa zona óptimos en cuanto a accesibilidad y facilidades para el almacenamiento. Ponían cuatro condiciones para el desembarco: mantener fuera o eliminar en esa zona a la Royal Navy, neutralizar a la RAF, destruir las defensas costeras e impedir la actuación de los submarinos británicos. La flota debería partir de puertos

alemanes, por considerarse vulnerables los belgas o franceses que se hubieran podido conquistar. En sus conclusiones, mostrarán una falta de agresividad sintomática:

> Si se consigue disponer de fuerzas liberadas del frente occidental mediante una victoria o una estabilización de la situación, nos parece que una operación de desembarco emprendida con todo sigilo a través del Mar del Norte bajo las condiciones indicadas, es un medio posible para forzar que el enemigo se disponga a la paz.

Estos proyectos resultarían menos comprensibles después de que, el 29 de noviembre, la 9.ª directiva de guerra de Hitler señalara las líneas maestras de la guerra contra la economía enemiga y centrara en esa tarea la misión de la armada.

Del 21 al 27 de noviembre de 1939 realizaron su primera patrulla los dos acorazados (inicialmente Panzerschiffe D y E) que seguían en orden de construcción a los tres buques de la clase Deutschland: el *Scharnhorst* (alistado el 7 de enero de 1939, con 32.100 toneladas, tres torretas triples de 28,3 cm y seis tubos lanzatorpedos) y su gemelo *Gneisenau* (primero en ser alistado, el 21 de mayo de 1938, y buque insignia de la Kriegsmarine desde el 16 de mayo de 1939). Del 7 al 9 de octubre de 1939 —mientras el *Scharnhorst* llevaba a cabo su instrucción de combate en el Báltico hasta noviembre—, el *Gneisenau* había realizado una primera patrulla de corso entre el Reino Unido y Escandinavia, con el crucero ligero *Köln* y nueve destructores, sin resultados.

Los acorazados partieron de la bahía de Jade (Wilhelmshaven) con misión de atacar a buques británicos armados entre Islandia y las Feroe. A las 15.30 del 23 de noviembre, avistaron allí al *HMS Rawalpindi* (8 cañones de 15,24 cm, 16.000 toneladas, con 276 hombres al mando del

capitán de navío Edward Coverley Kennedy, de sesenta años y padre del escritor Ludovic Kennedy), que envió una alarma a la Flota Metropolitana, creyendo estar ante el *Deutschland*, y lanzó granadas flotantes de humo (que no explotaron) mientras ponía rumbo a un banco de niebla y luego a un iceberg distante unos 9 kilómetros. Tras recibir orden de detenerse y un cañonazo de aviso, Kennedy envió otro mensaje confirmando que se encontraba ante el *Deutschland*. Nueva orden de detención y avistamiento de otro buque que se identifica como *Gneisenau*. «Lucharemos contra los dos, nos hundirán y eso será todo. Adiós», dijo el comandante británico.

La tercera señal del *Scharnhorst* (a las órdenes del capitán de navío Kurt Cäsar Hoffmann, 1895-1988) ordenaba abandonar el barco. Fue repetida dos veces al no encontrar respuesta. Por fin fue el *Rawalpindi* el que disparó seis cañonazos hacia el *Gneisenau* y otros tantos hacia el *Scharnhorst*. A las 15.45 este disparó una primera andanada que impactó bajo el puente del crucero auxiliar. Otra destruyó el control de fuego y la tercera las máquinas. Kennedy dio orden a los siete cañones que le quedaban de disparar a discreción. Uno a uno estos fueron suprimidos y el comandante murió al intentar arrojar granadas de humo por la popa; 14 hombres heridos bajaron a un bote, pero este volcó y cayeron al agua helada. Mientras se arriaban otros botes, a las 16.00, una andanada del *Scharnhorst* voló la santabárbara de proa. El *Rawalpindi* se partió y se hundió. Los alemanes recogieron a 38 supervivientes, muriendo 238 tripulantes. Dos cruceros auxiliares que acudieron a la llamada de auxilio, los *HMS Delhi* y *HMS Newcastle*, se

mantuvieron a distancia prudencial, mientras esperaban a los buques *HMS Warspite*, *HMS Hood* y *HMS Repulse*. Pero estalló una tempestad y los cruceros auxiliares, que no llevaban radar, perdieron de vista a los alemanes.

A su regreso, ambos acorazados debieron ser reparados, ya que el fuerte oleaje golpeaba la torreta más avanzada de proa (Anton), impidiendo en ocasiones controlarla. El *Gneisenau* sufrió graves daños el 26 de noviembre durante una tormenta entre las Shetland y Bergen, y su reparación no se completaría hasta el 4 de febrero de 1940, cuando pasó por el Canal de Kiel a Wilhelmshaven. El *Scharnhorst* se había quedado al regreso de la operación en ese puerto, donde sus calderas resultaron dañadas por sobrecalentamiento.

Los destructores alemanes se dedicaron desde el comienzo de la guerra a colocar campos de minas defensivos en el Mar del Norte, emprendiendo luego —del 17 de octubre al 10 de febrero de 1940— siete operaciones para sembrar 2.160 minas en 11 campos frente a la costa oriental de Gran Bretaña. En la tercera de estas operaciones, los destructores *Z12 Erich Giese* y *Z11 Bernd von Arnim* (ambos de la clase 1934 A, 2.270 toneladas, 5 cañones de 12,7 cm y 8 tubos lanzatorpedos) llevaban 120 minas hacia Cromer, escoltados por el *Z10 Hans Lody* (1934A), comandado por el capitán de fragata Erich Bey, jefe de la 4.ª Flotilla de Destructores. El *Arnim* tuvo que retirarse al explotarle un tubo de las calderas de vapor de alta presión. A la 01.05 del 7 de diciembre de 1939, se acercaron a los dos destructores alemanes los británicos *Juno* y *Jersey* (ambos de la clase J, de 1.720 toneladas), que patrullaban desde Immingham, sin

contactar. A las 02.05 el *Giese* comenzó a colocar las minas, a 5,5 kilómetros del faro de Hainsborough, terminando en media hora y alertando a las defensas costeras al explotar dos de las minas.

De regreso, los dos destructores detectaron sombras, a las 02.55 y a 8 kilómetros de distancia. Se acercaron hasta 4,6 kilómetros, y tras identificarlas como buques enemigos, Bey decidió a las 03.10 atacar con torpedos. El *Lody* lanzó tres contra el *Juno* y el *Giese* cuatro contra el *Jersey*, uno de los cuales explotó provocando un grave incendio que dejaría a ese destructor fuera de combate hasta el 23 de septiembre de 1940. El *Juno* acudió en su ayuda, lanzando humo, pero no buscó a los alemanes, pensando que se trataría de un submarino.

Bey pudo iniciar un ataque con cañones, con lo que quizás habría obtenido una victoria táctica más notable, pero decidió regresar, decisión que O'Hara elogia porque «garantizó que los británicos siguieran ignorando que había destructores enemigos colocando campos de minas frente a su costa, un secreto que valía más que uno o dos destructores».

Entretanto, el acorazado de bolsillo *Admiral Graf Spee* (14.890 toneladas, 6 cañones de 28,3 cm, 8 tubos lanzatorpedos) hundía diversos barcos mercantes: *Clement* (30 de septiembre), *Newton Beech* (5 de octubre), *Ashlea* (día 7), *Huntsman* (capturado el 10, hundido el 17), *Trevanion* (día 22), el petrolero *Africa Shell* (15 de noviembre), *Doric Star* (2 de diciembre), *Tairoa* (día 3) y SS *Streonshalh* (3.895 TRB). El tonelaje hundido, en torno a las 50.000 TRB, fue «insignificante» según O'Hara, pues lo realmente

«sensacional» fue la disrupción causada: Los aliados persiguieron al crucero con ocho grupos de superficie, que incluían cuatro portaaviones, tres cruceros de batalla, diez cruceros pesados y cinco ligeros.

Uno de estos grupos, la Fuerza G bajo el mando del comodoro Henry Harwood, debía proteger el Atlántico Sur entre las Malvinas y Río de Janeiro, con un crucero pesado (el *HMS Exeter*, de la clase York, con 8.390 toneladas, 6 cañones de 20,32 cm y 6 tubos lanzatorpedos) más dos ligeros: el *HMS Ajax*, de la clase Leander, con 7.270 toneladas, 8 cañones de 15,24 cm y 8 tubos lanzatorpedos; y el neozelandés *HMS Achilles*, de la misma clase.

Al recibir la llamada de auxilio del *Doric Star* frente a la costa de Angola, Harwood adivinó que el *Graf Spee* se dirigiría al Río de la Plata, atraído por el denso tráfico comercial allí existente. Hacia allí mandó ir al *Exeter*, desde las Malvinas, y marchó él mismo en el *Achilles* desde Río de Janeiro, llegando los británicos un día antes que los alemanes, en lo que Stephen (*Sea Battles*, p. 16) llamará «una de las piezas más remarcables de adivinación inteligente de toda la guerra», o en todo caso una de las más exitosas, apostilla O'Hara, quien a su vez supone que el capitán de navío Hans Langsdorff, cuyo buque necesitaba repuestos para sus motores, no quiso regresar sin aparecer por el Río de la Plata y dar la sensación de dirigirse al Pacífico.

Que el comandante alemán decidiera atacar a los buques de guerra avistados —e interpretados como un crucero y dos destructores escoltando a un convoy— en la madrugada del 13 de diciembre (a las 05.52), lo entiende este autor porque «haber evitado la acción durante tanto tiempo influyó en la

mente de Langsdorff, haciéndole ansiar un combate abierto». Enfiló hacia ellos a las 06.00 y aumentó la velocidad a 44 km/h.

Los británicos avistaron el crucero alemán a las 06.08, y aplicaron la táctica ensayada y prevista por Harwood de separarse en dos grupos, uno formado por el *Exeter*, que viró al oeste-noroeste, y el otro por el *Ajax* y el *Achilles*, que continuaron con rumbo noreste. La visibilidad era de unos 37 kilómetros. A las 06.18 el *Graf Spee* abrió fuego, apuntando a cada grupo con una de las torretas de 28,3 cm. Dos minutos después replicó el *Exeter* con sus torretas de popa de 20,32 cm, a una distancia de casi 17 kilómetros, y le siguieron el *Ajax* y el *Achilles*.

A partir de las 06.23 el *Graf Spee* empleó su armamento principal contra el *Exeter* y el secundario —ocho cañones de 15 cm en casamatas individuales, cuatro por amura—, que resultó completamente ineficaz, contra los otros dos. La tercera andanada alemana impactó en el *Exeter*, destruyendo su centro de enlace de mando, y la cuarta anuló la torreta B, matando la metralla a todos los presentes en el puente de mando excepto el comandante y otros dos hombres. Otros dos obuses impactaron a proa.

A las 06.30, Langsdorff volvió a dirigir su artillería principal contra los dos cruceros ligeros, que se le habían acercado con intención de lanzar torpedos. Dos minutos después lanzó humo y giró 150°, pasándole por popa una andanada de torpedos del *Exeter* que los alemanes no habían avistado. A las 06.37 el *Ajax* catapultó su hidroavión, al tiempo que el *Exeter* lograba dos impactos en el crucero alemán, uno que penetró el cinturón acorazado en el centro

del buque y otro que atravesó el mástil principal. Un minuto después la torreta A del *Exeter* quedó inutilizada por un obús de 28,3 cm: ya solo le quedaba al crucero pesado la torreta Y de 20,32 cm (los británicos llamaban Y Z a las torretas de popa).

Viendo que había neutralizado al *Exeter*, en lugar de liquidarlo, Langsdorff cambió de objetivo y a las 06.40 el *Achilles* encajó un impacto junto al puente, que mató a cuatro hombres en el centro de control de artillería. El *Graf Spee* lanzó humo en dos ocasiones más, logrando separarse casi 15 kilómetros de los dos cruceros ligeros y acercarse al *Exeter* con intención de liquidarlo. Este lanzó a las 06.43 tres torpedos que fallaron y encajó un impacto que provocó un incendio e inutilizó los circuitos de control de fuego y los repetidores del girocompás de navegación, por lo que, además de registrar una escora de 7 grados, su comandante, Frederick Bell, tenía que transmitir los mensajes mediante recaderos.

Ante el fuego insistente de los otros cruceros, Langsdorff disparó contra el *Ajax* una andanada de 28,3 cm desde 10 kilómetros. A partir de las 07.08 los dos cruceros ligeros empezaron a hacer blanco, si bien los proyectiles de 15,24 cm (6 pulgadas) no perforaban el blindaje del *Graf Spee*. A las 07.17, Langsdorff, que mandaba desde el puesto de mando sin protección, fue herido en hombro y brazos por metralla, y a continuación la explosión de un obús de 15,24 cm bajo su posición lo dejó unos minutos inconsciente. A las 07.20 los cruceros británicos se habían acercado hasta 10 kilómetros del crucero alemán y le alcanzaron en mitad del casco. El *Graf Spee* volvió a lanzar humo y esquivó cuatro

torpedos lanzados por el *Ajax* desde una distancia de poco más de 8 kilómetros. Cinco minutos después quedaron fuera de combate las dos torretas de popa del *Ajax* por un impacto de 28,3 cm. El *Exeter*, incapaz de hacer fuego, se retiró a las 07.30 hacia el sudeste.

A las 07.36 reapareció el *Graf Spee* a solo 7,5 kilómetros del *Ajax*, al que quedaban tres cañones de 15,24 cm disponibles. Harwood pretendió seguir de lejos al crucero alemán sin ser detectado (ignorando que el *Graf Spee* disponía de radar), así que los dos cruceros ligeros lanzaron humo a las 07.40 y se retiraron hacia el este, momento en que el *Ajax* encajó un nuevo impacto que destruyó su mástil y antenas. Langsdorff no hizo ademán de perseguirlos. A las 11.15 el *Graf Spee* aún tuvo tiempo de detener y hundir al mercante británico *Shakespeare*, indicando a los cruceros perseguidores la posición de la balsa con los tripulantes, con lo que aprovechaba para ganar tiempo en su fuga.

Las bajas alemanas fueron de un oficial y 35 marineros muertos, además de 60 heridos. Los británicos perdieron cinco oficiales y 57 marineros en el *Exeter*, siete marineros en el *Ajax* y cuatro en el *Achilles* (total: 73 muertos). Para Langsdorff, lo peor fue perder la caldera auxiliar que servía para destilar agua y lubrificar combustible. El armamento antiaéreo estaba sensiblemente dañado, al igual que las lanzaderas de torpedos. Con un boquete de casi dos metros en la proa, no podía navegar por el Atlántico Norte hasta Alemania.

Las heridas del comandante del *Graf Spee* le hicieron aparecer como errático o desconsiderado ante sus tripulantes. La actitud decidida de los cruceros le llevó a

concluir que estaban amparados por unidades mayores cercanas, que según los datos de sus servicios de inteligencia serían los acorazados *Barham* y *Dunkerque*. Así se lo habría comunicado a uno de sus prisioneros, el capitán Patrick Dove: «Los cruceros británicos trataron de separarme de la costa para adentrarme en el mar. No se habrían atrevido a hacer eso si no hubieran tenido apoyo, o hubieran tratado de meterme bajo el alcance de cañones de unidades más pesadas en otra parte del mar».

La acción de Langsdorff constituyó una abierta desobediencia a las órdenes de no arriesgar la nave en combate con otros buques, ni siquiera en condiciones de superioridad. Pero a posteriori, Raeder manifestó la opinión de que una vez emprendido el combate, debía haberse continuado. Aunque no criticaría al comandante del *Graf Spee* en público, sí lo haría en sendas charlas mantenidas los días 16 y 22 de diciembre, citadas por Bird (p. 116): «Un buque de guerra alemán y su tripulación deben combatir con todas sus fuerzas hasta el último disparo, hasta ganar o hundirse con la bandera ondeando, luchando hasta el fin».

Eric Grove asegura en *El precio de la desobediencia* que los principales daños en el casco pudieron repararse provisionalmente en Montevideo, donde el *Graf Spee* entró a las 23.50 horas, pero que no habrían podido ser reparados mejor por darle más tiempo. Este autor británico da así la razón a la comisión uruguaya que subió al buque el día 14 a las 19.00 horas —el ministro de Exteriores Alberto Guani había concedido al embajador alemán cuarenta y ocho horas para reparaciones, pero este pidió catorce días— compuesta por los marinos uruguayos Varela y Fontana. Lo más grave

era la pérdida de capacidad de combate, aunque no fuera admitida por Langsdorff (que en su informe no hablaba de escasez de munición ni de que no le funcionara el telémetro), y la supuesta amenaza que le esperaba a la salida del estuario del Río de la Plata.

En Alemania, comenzaban a verse los efectos del alud que había provocado Raeder al encargar el *Studie Rot* sobre un desembarco en Inglaterra. En el OKW, el mayor general Alfred Jodl (1890-1946), jefe de la Dirección Ejecutiva (Wehrmachtführungsamt, WFA, renombrado el 7 de agosto de 1940 Wehrmachtführungsstab, WFSt), reenvió el estudio al coronel Walter Warlimont (1895-1976), jefe de la Sección de Defensa Terrestre (Abteilung L, Landesverteidigung). El jefe del OKH, Walther von Brauchitsch, se tomó a mal la injerencia, y encargó un estudio propio, denominado *Studie Nordwest*, al general Carl-Heinrich von Stülpnagel (lugarteniente de Halder en el Estado Mayor) y al mayor Hellmuth Stieff (ambos serían ahorcados tras el atentado contra Hitler en 1944).

El *Studie Nordwest* se fechó el 13 de diciembre de 1939 y, a diferencia del *Studie Rot*, preveía partir de puertos holandeses o belgas del Mar del Norte o del Canal de la Mancha, suponiendo al grueso del ejército británico comprometido en el frente occidental. Para ocupar Londres, trasladaba la zona de desembarco al norte, entre la desembocadura del Támesis y el estuario Wash (300 kilómetros de costa a 170 de Londres) y, en el centro de ese tramo, preveía ocupar los puertos de Great Yarmouth y Lowestoft en una operación aerotransportada de la división paracaidista (Fliegerdivision 7) reforzada por el 16.º

Regimiento de Infantería y combinada con un desembarco de una división de infantería y una brigada ciclista; 25 kilómetros al sur del más meridional de estos puertos (Lowestoft), otra división desembarcaría en dos lugares a su vez distantes entre sí 33 kilómetros: las playas de Duwich y Single Street, para neutralizar la reacción en la ciudad de Ipswich.

En una segunda ola, desembarcarían dos divisiones acorazadas, más una de infantería motorizada y otra de infantería reforzada, y al regresar las embarcaciones a los puertos belgas y holandeses, embarcarían una tercera oleada de seis divisiones blindadas y de infantería. Como distracción, se llevaría a cabo un desembarco en el Humber, 60 kilómetros al norte del Wash. El plan *Nordwest* se distinguía del *Studie Rot* porque trataba de aislar Londres del norte de Inglaterra, considerando que eso bastaba para garantizar su ocupación.

El ejército asignaba a la armada en este plan ocho misiones de cooperación y a la Luftwaffe cinco. Las de la Kriegsmarine eran:

1. Cerrar el paso de Calais (Estrecho de Dover) a toda fuerza enemiga procedente del sur.
2. Anular toda acción enemiga en el Mar del Norte contra las fuerzas de desembarco.
3. Limpiar de minas las vías de transporte y desembarco.
4. Realizar el transporte naval.
5. Proporcionar muelles y aparatos de carga.
6. Proteger con el fuego desde el mar a las tropas

durante el desembarco.

7. Realizar el falso desembarco en el Humber.

8. Impedir el regreso de la Fuerza Expedicionaria Británica (BEF) del continente a la isla.

Las tareas de la Luftwaffe eran:

1. Dominar el espacio aéreo en la zona de transporte y desembarco.

2. Apoyar a la armada en la lucha contra unidades navales enemigas.

3. Ejecutar los desembarcos aéreos en los puertos de Gran Yarmouth, Lowestoft y Cambridge.

4. Apoyo a las operaciones terrestres dentro de Inglaterra.

5. Impedir el regreso del BEF del continente.

De vuelta en Montevideo, aunque el 14 de diciembre el primer oficial del *Graf Spee*, capitán de fragata Paul Ascher, dijo haber visto al crucero de batalla *Renown* y el día 15 al portaaviones *Ark Royal* con tres destructores de escolta, los tres dañados cruceros británicos solo habían sido reforzados por el *Cumberland*, crucero pesado de la clase County. El sábado 16 Raeder se reunió con Hitler, mencionando la propuesta de Langsdorff de intentar escapar a Argentina ante la alternativa de ser internado por los uruguayos —que le dieron setenta y dos horas de plazo— o autohundir el buque en el estuario del Río de la Plata. Ambos desecharon la opción del internamiento y dejaron la decisión a Langsdorff, si bien dejando claro Hitler que prefería el combate, ya que la razón de rechazar el internamiento era «que existe una posibilidad de que el *Graf Spee* tenga éxito

frente a los buques británicos en la ruptura».

A las 19.30 los uruguayos confirmaban que no extendían el plazo, y tras llegar a las 20.40 la confirmación de permiso de Raeder para intentar una ruptura o el autohundimiento, Langsdorff se reunió con sus oficiales y los encargados de la embajada alemana para preparar esta última acción. Ya de noche, se comenzó a demoler los equipos de mayor valor. A las 04.50, se ordenó destruir el sistema de control de tiro a martillazos, lo que no se completó hasta mediodía del 17 de diciembre, que por este motivo el oficial responsable, Friedrich W. Rasenack, llamaría «el día más duro de mi vida».

A las 13.00 horas, cuando la destrucción estaba consumada, llegó a la embajada alemana en Montevideo la noticia de que el *Ark Royal* y el *Renown* habían llegado a Río de Janeiro y por tanto no estaban acechando al *Graf Spee*. Según explicó Langsdorff dos días más tarde a un oficial argentino, de todos modos debía destruir su buque, porque los motores estaban tan debilitados que, de combatir en el estuario, llevaría las de perder —solo tenía 186 proyectiles, suficientes para combatir un cuarto de hora con la máxima cadencia de tiro— y, en ese caso, si se hundía en aguas poco profundas, podría ser reflotado por los vencedores y llevado a Inglaterra como trofeo. En la carta que escribió como despedida, dijo:

> Decidí desde el principio asumir las consecuencias que implicaba esta decisión. Un capitán con sentido del honor no puede separar su propia suerte de la de su buque. Pospuse mi intención todo lo que pude, ya que era responsable del bienestar de la tripulación a mi mando. Ya no puedo hacer nada más por la gente de mi barco y tampoco podré tomar parte activa en el actual conflicto de mi país. Ahora solo puedo probar con mi muerte que las Fuerzas Armadas del Tercer Reich están dispuestas a morir por el honor de su bandera.

Después de escribir esa carta y otra a su esposa, el

comandante tomó una bandera —la última arriada por él del buque o la que desplegó en combate, pero en cualquier caso una de las de ordenanza y no una de la antigua armada imperial—, sacó la pistola de Ascher y, tras fallar un primer tiro en la nuca, se disparó en la frente, muriendo.

La conclusión de Grove (p. 169) es que:

> Raeder había tenido razón en el punto fundamental, y Langsdorff se equivocó terrible y trágicamente. Los riesgos de un corsario alemán al enfrentarse a fuerzas incluso menores eran tales que solo podían aceptarse en circunstancias especiales, por ejemplo con un convoy realmente avistado, o ni siquiera entonces. Demasiadas cosas podían salir mal. Combatir era firmar la propia condena, especialmente tan lejos de casa.

La opinión de Langsdorff en realidad era la misma, según dijo al comodoro argentino Eduardo Anmann:

> Alemania debería abandonar este medio de lucha contra el comercio y dedicar todos sus esfuerzos a la guerra submarina y al bloqueo con minas, porque los riesgos a que se vio expuesto un buque como el *Graf Spee* en la guerra contra el comercio eran demasiado grandes; pues hay que ser conscientes de que cualquier daño puede amenazar la misma existencia del buque que emprende tal campaña, al no tener ninguna base de apoyo y abastecimiento.

El arrojo de Harwood, concluye Grove (p. 172), muestra que frente a la prudencia con que actuó en 1914 la Royal Navy ante las nuevas armas (torpedos):

> La Navy de entreguerras había adoptado conscientemente otra doctrina y el nuevo sistema funcionó contra la amenaza frente a la cual había sido diseñado. Un exitoso corsario había sido puesto contra las cuerdas y eliminado aplicando una agresiva flexibilidad. Sin embargo, quizá era más el fin de una era que un nuevo comienzo. La naturaleza cada vez más tridimensional de la guerra naval probaría las debilidades de la Royal Navy con mucha más eficacia de como lo había hecho el *Graf Spee*.

Concluye este autor dando a entender que los portaaviones dejarían pronto como cosas del pasado los combates entre buques de superficie.

El 20 de febrero de 1940, el gobierno británico autorizó a su embajador a pagar 20.000 libras al empresario uruguayo Julio Vega-Helguera para comprar el pecio del *Graf Spee*, pero este —sobornando con solo 200 libras al jefe de la Cámara de Comercio Alemana— firmó con el embajador

alemán Otto Langman por 14.000 el 23 de febrero, realizándose el pago el 11 de marzo. El gobierno británico quería saber por qué los cañones disparaban tan rápido y hacerse con el radar y los telémetros. La lista de piezas deseadas incluía incluso algún cañón de 28,3 cm, pero una tormenta entre el 14 y 16 de abril de 1940 hizo escorar el pecio 50 grados y la mayor parte de las piezas no pudieron extraerse en los trabajos terminados el 2 de mayo. Dos meses después cayó al mar la torreta del telémetro.

El 11 de mayo se envió en el barco *Princesa* a Londres un montaje antiaéreo gemelo de 10,5 cm y 25 toneladas más de material, incluyendo un reflector, un periscopio prismático, amortiguadores y anclaje del puesto de control aéreo, motores de un instrumento receptor de datos de rumbo y elevación, un altavoz a prueba de gas, muestras de recubrimiento protector, de soldaduras y metales no ferrosos, así como algunos documentos valiosos. Las piezas llegaron a Milford Haven el 15 de junio.

En 1948, solo asomaban del pecio los restos de la torre, que se hundió definitivamente en 1950. En 1996, buceadores británicos y uruguayos sacaron un cañón de 15 cm. El 10 de febrero de 2006 otro grupo extrajo el águila de bronce de la popa, de casi media tonelada de peso (única superviviente, las otras cinco existentes fueron retiradas en 1940 de los Panzerschiffe para evitar que cayeran como trofeo en manos aliadas). Fue expuesta durante diez días en el Hotel Palladium de la capital uruguaya antes de guardarse, ante las presiones del gobierno alemán para que no se exhibiera en público, en un depósito de seguridad del Cuerpo de Fusileros Navales de Uruguay.

El 30 de diciembre de 1939 reaccionó el mando de la Luftwaffe al proyecto de desembarco en Inglaterra elaborado por el OKH (*Estudio Noroeste*). Para los jefes de la fuerza aérea, «la intervención planeada solo es planteable en condiciones de absoluta supremacía aérea y además, si se puede garantizar la sorpresa». Frente a tal propósito, se alzarían la realidad de las fuertes defensas antiaéreas enemigas y de que bastaría una débil fuerza aérea (enemiga) para impedir el transporte de las tropas. La Luftwaffe aseguraba que tal desembarco «solo podría ser el último acto de una guerra ya victoriosa contra Inglaterra, pues de otro modo no se podrían dar los presupuestos para lograr una operación combinada».

Por su parte, la Kriegsmarine respondió a Halder que no se trataba de contrarrestar a una pequeña fuerza en los puertos, sino a toda la Flota Metropolitana, «que siempre que tuviera voluntad para ello podría ser más fuerte que aquella con que la ataquemos», lo que vetaba el uso de U-Boote. La armada justificaba su preferencia por los puertos sureños en que los dos elegidos por el ejército (Gran Yarmouth y Lowestoft) eran tan problemáticos para un desembarco como la costa despoblada, pues no era posible en ellos maniobrar con los barcos de transporte. La tarea de neutralizar las defensas de costa las revertía la armada al ejército, y tampoco aceptaba misiones de desminado y el falso desembarco, que dividiría sus escasas fuerzas.

Además, mientras que el *Studie Rot* exigía desembarcar 7.500 hombres con 15 barcos de transporte, el del ejército pretendía desembarcar 100.000 soldados, lo que según Schniewind implicaba utilizar 400 embarcaciones de tamaño

medio, más un enorme parque de remolcadores y gabarras para los desembarcos en playas. Para remodelar suficientes barcos y hacerlos capaces de transportar blindados y vehículos, haría falta un año entero de trabajo de los astilleros, pues no existían en absoluto máquinas de carga y descarga. Por si fuera poco, la armada no contaba con apoyo de la Luftwaffe, vistas las condiciones climáticas y de nocturnidad de la operación. El único punto en que estaban de acuerdo las tres fuerzas armadas era en dominar el espacio aéreo en la zona de transporte y desembarco. Por todo ello, Halder archivó el *Studie Nordwest.*

En enero de 1940, tres submarinos británicos, *HMS Undine, Seahorse* y *Starfish*, fueron hundidos por cargas de profundidad en el Golfo de Heligoland. Sus pecios fueron examinados por buceadores de la Kriegsmarine, que recuperaron las tablas de sustracción del Almirantazgo. Sin embargo, sus enemigos los descodificadores de Bletchey Park hicieron progresos más importantes, ya que el 20 de enero de 1940 el equipo de Dilly Know, con los matemáticos John Jeffreys y Alan Turing, descodificó la clave administrativa alemana de Enigma, a la que denominaron El Verde (The Green), y al poco tiempo descodificaron la clave usada en Enigma por los oficiales de la Luftwaffe encargados del apoyo aéreo a las unidades terrestres, a la que llamaron Red (rojo).

Ejemplo de que los buques de la Kriegsmarine se atuvieron a las órdenes de no arriesgar su propia seguridad fue la Operación Nordmark, que duró un solo día. El *Scharnhorst*, que en diciembre había sido dotado del radar FuMo 22, zarpó el 18 de febrero de 1940 con su gemelo

Gneisenau, el crucero *Admiral Hipper* (16.170 toneladas frente a las 16.970 del *Prinz Eugen* y las 17.600 del *Blücher*) y los destructores *Z 21 Wilhelm Heidkamp*, *Karl Galster* y *Wolfgang Zenker* (que tuvo que regresar a medianoche, al sufrir una inundación), más otros cuatro destructores que al pasar el Estrecho de Kattegatt se separaron para emprender por su cuenta la guerra de corso. Con rumbo norte a 46 km/h, pasaron el Estrecho de las Shetland izando bandera británica. Los dos acorazados se limitaron a lanzar sus respectivos aviones de exploración, que regresaron sin novedad, por lo que en la tarde del 19 de febrero, y al no haber rastro de convoyes enemigos, se decidió el regreso por necesitar combustible los destructores. De noche, avistaron un submarino al que el *Heidkamp* atacó con cargas de profundidad. En la tarde del 20, aprovechando la pleamar, regresaron a Wilhelmshaven.

4. LOS CORSARIOS: «ATLANTIS, ORION, WIDDER, KOMET, THOR Y PINGUIN»

En 1940, salieron al Atlántico siete cruceros auxiliares alemanes (llamados *raiders* por los británicos). Los dos primeros (*Atlantis* y *Orion*) zarparon el 30 de marzo, el 12 de mayo el tercero (*Widder*), el 6 de junio el cuarto (*Thor*), el 15 el quinto (*Pinguin*), el 3 de julio el sexto (pero con el número 7, *Komet*) y justo a los cinco meses el séptimo (con el número 8, *Kormoran*). Solo habría tres salidas más, en 1942: la segunda del *Thor* (12 de enero), la del *Michel* (9 de marzo) y la del *Stier* (9 de mayo). En total, los nueve corsarios que realizarían patrullas hasta 1943 hundieron 138 barcos mercantes (uno de ellos, crucero auxiliar), con 847.804 TRB; más un crucero ligero de 6.830 toneladas.

El *Atlantis* tenía el indicativo HSK (Handelsstörkreuzer o crucero interruptor de comercio) 2. Llevaba seis cañones laterales de 15 cm ocultos tras mamparas abatibles, uno frontal de 7,5 cm, seis antiaéreos (dos de 3,7 cm y cuatro de 2 cm) y cuatro tubos lanzatorpedos en superficie, además de 92 minas marinas. Fue puesto bajo el mando del capitán de navío Bernhard Rogge (1899-1982). En sus 603 días de navegación (récord absoluto) hundió o capturó 22 barcos mercantes aliados, con 145.960 TRB (16 hundidos con 112.355 TRB y seis capturados con 38.395 TRB). Fue hundido en el Atlántico Sur el 22 de noviembre de 1941 por el crucero pesado *HMS Devonshire* mientras trasvasaba combustible al submarino *U 126*.

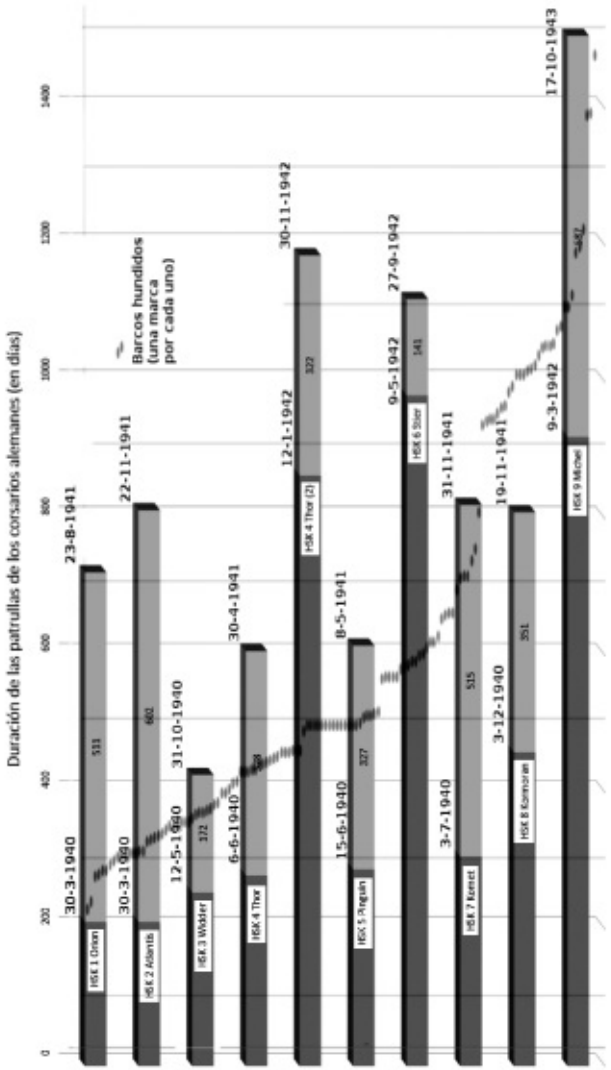
Con sus 376 tripulantes, el *Orion* dejó Alemania el 6 de abril de 1940 para llegar al Pacífico pasando por el Atlántico y el Cabo de Hornos. Llevaba los mismos cañones que el *Atlantis*, pero dos tubos lanzatorpedos más y 228 minas, además de un hidroavión Arado Ar 196. Al principio fue escoltado por los torpederos *Luchs* y *Wolf*, más una flotilla de lanchas rápidas. Después navegó solo, coincidiendo con la invasión alemana de Noruega (Operación Weserübung), disfrazado como mercante holandés *Beemsterdijk* hasta la isla de Jan Mayen, y luego pegado a la banquisa de hielo, a lo largo del Estrecho de Dinamarca, camuflado como mercante soviético. En el Atlántico se camufló como mercante griego *Rokos* y debía hundir barcos para dar la sensación de que en la zona operaba un crucero pesado alemán. Solo tuvo éxito el 26 de abril, al encontrarse frente a Terranova con el mercante *Haxby*, que alertó por radio del ataque de un buque de guerra.

El 9 de abril se encontró en el Atlántico con el viejo petrolero que le habían asignado para que le acompañara al Pacífico, el *Winnetou*, que al estallar la guerra se refugió en Las Palmas de Gran Canaria. Fue localizado por el hidroavión, ya que por su escasa velocidad (13 km/h), no había llegado al punto de reunión. Ambos barcos pasaron juntos el Ecuador, tomando el *Orion* 1.900 toneladas de petróleo aprovechando el buen tiempo y estableciendo un punto de encuentro para dos meses después en la isla Tabor, ya en el Pacífico.

El *Orion* se camufló como brasileño *Mandu* y pasó el Cabo de Hornos el 21 de mayo, arrumbando hacia Nueva Zelanda, donde en la noche del 13 al 14 de junio de 1940 colocó minas

frente a Auckland. Cinco días después, el barco de pasajeros y correo *Niagara* se hundió tras topar con una de las minas y sin que se determinara la causa del hundimiento. A bordo del *Niagara* y con el máximo secreto iba una gran cantidad de barras de oro del Banco de Inglaterra, como pago de suministros bélicos para los Estados Unidos, que aún no habían entrado en la Segunda Guerra Mundial. El oro pudo ser recuperado casi en su totalidad a principios de 1941, en la que entonces fue operación de rescate a mayor profundidad.

Mientras tanto, el 10 de junio de 1940, el *Atlantis* hacía la segunda de sus capturas, el mercante noruego *Tirranna* (7.230 TRB), 2.150 kilómetros al este de Madagascar, al que habían instalado un cañón en Melbourne antes de su partida el 30 de mayo con un cargamento de alimentos, algodón y 178 vehículos para las tropas británicas en Egipto. El *Atlantis*, camuflado como holandés *Abbekerk*, disparó desde 5,4 kilómetros, tras lo cual los noruegos huyeron a su velocidad máxima (31,5 km/h, el *Atlantis* no pasaba de 29,6), pero un impacto directo mató a los cinco operadores del cañón y a pesar de haberse distanciado hasta 8,2 kilómetros mientras el corsario disparaba 150 veces, el noruego se detuvo y Rogge envió una tripulación de presa y llevó a los heridos y tripulantes del *Tirranna* —salvo ocho— al *Atlantis*.



En el Pacífico, el *Orion* se topó el 19 de junio con la motonave noruega *Tropic Sea*, que llevaba trigo para Gran Bretaña por Panamá, así que lo prepararon para viajar a Francia con ayuda del *Winnetou*, cuyo capitán, Fritz Steinkrauss, se hizo cargo de la presa con una tripulación de 17 hombres del petrolero y 11 marinos militares, aparte de los 55 prisioneros. El 30 de junio partió el barco, rebautizado

como *Kurmark*. Después tomó el *Orion* otras 1.500 toneladas de su petrolero y volvió a Nueva Zelanda. A fines de julio, en un punto previamente estipulado, tomó 800 toneladas de combustible del *Winnetou* y ambos marcharon con rumbo norte. El 7 de agosto volvió a repostar 400 toneladas de petróleo al norte de las islas Santa Cruz y dejó que marchara hacia Japón el buque cisterna, al que ya solo le quedaba combustible para sí mismo.

En el Índico, el *Atlantis* volvió a encontrarse el 29 de julio con el barco que había apresado, el *Tirranna*, casi 4.000 kilómetros al este de Madagascar y menos de 2.700 al oeste de Australia. Permanecieron juntos hasta que el *Atlantis* hundió el 2 de agosto al petrolero noruego *Talleyrand*, tras de lo cual envió al *Tirranna* a Francia con 273 prisioneros, donde no llegó porque el 22 de septiembre lo hundió con tres torpedos el submarino británico *Tuna* (capitán de corbeta Cavenagh- Mainwaring), cuando le quedaban poco más de 35 kilómetros para llegar al estuario de Gironda, muriendo 87 de las 292 personas a bordo (solo un alemán) antes de que rescataran al resto barcos alemanes.

Como sustituto del *Winnetou* al servicio del *Orion*, debía llegar de México la motonave *Weser* de la naviera Norddeutscher Lloyd (NDL), o buques auxiliares de Japón. Se estableció como punto de reunión a mediados de octubre de 1940 el atolón de Ailinglaplap, en las islas Marshall. El *Orion* hundió en agosto dos mercantes. Al llegar el 10 de octubre al atolón, se encontró al buque de aprovisionamiento *Regensburg*. Puesto que el *Weser*, a las pocas horas de salir de Manzanillo (México), fue interceptado por un crucero auxiliar canadiense, se

consideró que el punto de reunión no era seguro, así que ambos barcos partieron para el atolón Lamotrek. En ruta, el *Orion* capturó a la motonave noruega *Ringwood*, que navegaba en lastre hacia Banaba. Por falta de medios para manejarla, se decidió hundirla.

Entretanto, el *Widder* fue el primer crucero auxiliar en terminar su periplo. Había zarpado de Bergen el 12 de mayo de 1940. Llevaba dos antiaéreos de 3,7 cm más que sus predecesores, pero solo cuatro tubos lanzatorpedos en cubierta (como el *Atlantis*). El 13 de mayo tuvo un breve combate contra el submarino británico *Clyde*, del que pudo escapar, arribando a la isla Raudöy, donde el 16 de mayo el buque de aprovisionamiento *Nordmark* le abasteció de combustible y comestibles adicionales, con los que atravesó el Mar del Norte y entró en el Atlántico Norte el 20 de mayo por el Estrecho de Dinamarca.

En el Atlántico Centro-Occidental el *Widder* atacó a 10 barcos con 58.644 TRB, de los que hundió nueve, llevándose como presa al petrolero noruego *Krossfonn* (9.323 TRB). En sus 180 días de singladura, se encontró tres veces más con barcos alemanes. El 5 de junio con la motonave *Königsberg* de la NDL, procedente de Belém (Brasil) y que trataba de alcanzar aguas controladas por Alemania. El *Königsberg* aportó comestibles y a cambio recibió combustible. El 29 de julio, el *Widder* se reunió con el petrolero *Rekum*, procedente de Tenerife, que le abasteció de combustible. De la misma isla española procedía el *Eurofeld*, que el 16 de septiembre entregó al crucero auxiliar combustible y suministros.

Al realizar reparaciones para elevar la velocidad máxima a

20 km/h, se produjeron daños en las turbinas que requirieron cinco días de reparaciones, por lo que el *Widder* tuvo que suspender su campaña, informando el 7 de octubre de su regreso al Mando de Guerra Naval (Skl). El comandante eligió la ruta más corta, pero también más peligrosa, hacia Francia, esquivando a unos cuantos barcos enemigos y neutrales y arribando el 31 de octubre de 1940 a Brest. A causa de sus problemas de propulsión, el *Widder* fue renombrado astillero flotante *Neumark* y enviado a Noruega. Su comandante, Hellmuth von Ruckteschell, se haría cargo en 1942 del crucero auxiliar *Michel*.

Mientras tanto, a 13.000 kilómetros de allí, en el Pacífico, el 18 de octubre de 1940 encontró el *Orion* en Lamotrek al crucero auxiliar *Komet* (cuya patrulla había comenzado el 3 de julio) y su buque de apoyo *Kulmerland*, formando los cuatro buques, camuflados como japoneses, el que se llamó Grupo de Oriente Lejano. Los dos buques de abastecimiento se llamaron *Tokio Maru*, sin tener referencias de un barco real. El camuflaje del *Orion* era muy superficial, hasta en el símbolo de neutralidad japonés. De hecho, un buque de pasajeros japonés dio parte a sus autoridades de la presencia de ese extraño grupo en el atolón, y los buques alemanes tuvieron que hacerse a la mar.

El *Regensburg* marchó a Japón en busca de abastecimientos y piezas de repuesto para el *Orion*. Los otros tres se desplegaron hacia el sur, con vistas a atacar el tráfico marítimo australiano y neozelandés por el Pacífico. El éxito frente al *Rangitane*, hundido 480 kilómetros al este de Nueva Zelanda el 27 de noviembre de 1940, les obligó al mismo tiempo a retirarse, ya que los británicos enviaron enseguida

buques de guerra e hidrocanoas de largo alcance.

El comandante del *Komet*, Robert Eyssen, que por su mayor antigüedad mandaba también el grupo, era partidario de atacar la isla de Nauru, rica en fosfatos, situada en el Ecuador y 1.200 kilómetros al noroeste de Guadalcanal. Quería destruir las instalaciones de producción y carga del antiguo archipiélago alemán y dejar allí a los prisioneros, que por orden de la Skl no podían llevarse a Japón. De camino, hundieron el barco de abastecimiento de la isla, y cuatro mercantes que esperaban ser cargados en ella. El ataque de los dos cruceros auxiliares a Nauru se realizó los días 7 y 8 de diciembre de 1940.

El mal tiempo impidió desembarcar tropas y destruir las instalaciones o dejar allí a los prisioneros, que ya eran casi 700 personas —entre ellas 52 mujeres y ocho niños— y por tanto un grave problema, pues conocían los buques alemanes, su posición y forma de actuar. El comandante del *Orion* quería dejar en la isla solo a las mujeres, los niños y los marineros asiáticos, mandando a los británicos a Alemania con el forzador de bloqueo *Ermland*, cuya llegada había sido anunciada por la oficina de abastos de Japón. Pero Eyssen decidió dejar con tiendas y comestibles en la isla de Emirau, del archipiélago Bismarck, a 343 europeos y 171 asiáticos, de los 153 prisioneros de su barco, los 257 del *Kulmerland* y los 265 del *Orion*.

Después se disolvió el grupo, que había sumado siete barcos hundidos más el ataque a Nauru. El *Kulmerland* navegó hacia Japón en busca de abastos y piezas de repuesto, el *Orion* partió a encontrarse con el *Regensburg* y un petrolero en Lamotrek, donde podrían acondicionar el

barco adecuadamente. Por último el *Komet* marchó a colocar minas en la zona de Rabaul y regresó a Nauru, bombardeando el 27 de diciembre la isla, lo que obligó a detener durante 10 semanas la carga de fosfatos, que aún se vería obstaculizada por la destrucción de los medios de transporte específicos.

Entre medias, los prisioneros dejados por los alemanes habían sido rescatados y llevados a Australia, donde aportaron mucha información sobre los corsarios, lo que provocó que el OKM emitiera el 19 de febrero de 1941 una orden prohibiendo a los buques de la Kriegsmarine hacer prisioneros. De haber tenido los cruceros auxiliares un objetivo concreto como el de atacar a los buques frigoríficos, de los que cada mes salían de Nueva Zelanda ocho o nueve, habrían podido afectar a los suministros de Gran Bretaña, pero solo uno, el *Devon*, en viaje de ida, fue hundido en agosto de 1941 por el *Komet*.

La tripulación del *Orion* se ocupó durante otros ocho meses de poner su buque a punto, pero no tuvo éxito en las regiones por las que navegó. De regreso a Lamotrek, se encontró con el *Regensburg* y con el *Ole Jacob*, antes petrolero noruego casi nuevo que el *Atlantis* había capturado el 11 de noviembre de 1940 en el Golfo de Bengala con un cargamento de gasolina de aviación e importantes documentos del alto mando británico para Singapur. Los alemanes lo llevaron a Japón, entregando los documentos en la embajada alemana el 4 de diciembre de 1940, de donde pasaron a Berlín y el día 12 estaban en manos del agregado militar japonés. Como premio, los japoneses cambiaron el combustible de aviación del *Ole Jacob* por fueloil para los

motores diésel de los cruceros auxiliares alemanes.

El *Ole Jacob* apoyó al *Orion* hasta el 3 de junio de 1941, dirigiéndose hacia Francia una vez completado el traspaso de combustible y suministros. El *Regensburg* traspasó sus abastos al *Orion* y al *Ole Jacob* y dejó el punto de encuentro el 4 de enero de 1941, para buscar más abastos en Japón, siendo relevado al día siguiente por el *Ermland*, al que el *Orion* traspasó los 183 prisioneros que le quedaban. La que fuera motonave de la Hapag siguió viaje el 9 de enero hacia el Cabo de Hornos y Europa, tomando aún otros 148 prisioneros de los buques del Atlántico Sur. El 3 de abril de 1941 se convirtió en el primer forzador de bloqueo que llegaba a Burdeos desde Japón.

En los meses de abril y mayo de 1941, es decir, antes de la salida al mar del acorazado *Bismarck*, terminaron las patrullas de otros dos cruceros auxiliares: la primera del *HSK 4 Thor* (6 de junio de 1940 al 30 de abril de 1941) y la del *HSK 5 Pinguin* (15 de junio de 1940 al 8 de mayo de 1941). El primero llevaba el mismo armamento que el *Atlantis*, salvo que su cañón de detención (Anhaltekanone, porque solía ir a proa) era de 6 cm y no de 7,5. El *Pinguin* sí llevaba cañón de 7,5 cm, y además de 300 minas, dos hidroaviones Heinkel He 114 que en su último mes de patrulla serían sustituidos por un *Arado Ar 196*.

Tras pasar al Atlántico por el Estrecho de Dinamarca, y después de capturar un barco y hundir cuatro, el *Thor* detuvo a su mayor presa el 24 de septiembre de 1940 cerca del Ecuador: la fábrica ballenera *Kosmos*, segundo mayor barco de la flota comercial noruega (17.801 TRB), que navegaba hacia las Indias Orientales con aceite de ballena. El

capitán de navío Otto Kähler mandó hundirlo, por no poderlo enviar a Alemania. La tripulación fue transferida al *Río Grande*, que llevó a Francia 364 prisioneros.

El *Thor* se reabasteció gracias a sus presas, a los buques de aprovisionamiento *Alsterufer* y *Nordmark* y a los petroleros *Eurofeld* y *Rekum*. También se topó tres veces con cruceros auxiliares británicos. El 28 de julio de 1940, combatió contra el *Alcántara* (22.209 TRB, 8 cañones de 15,2 cm), logrando inmovilizarlo y huir. En ese combate alcanzaron al *Thor* dos obuses enemigos, uno de los cuales no explotó. El otro lo hizo a la altura de los tubos torpederos de estribor, matando a tres marineros, pero sin dañar gravemente al barco.

El 5 de diciembre de 1940, el *Thor* se enfrentó al *Carnarvon Castle* (20.122 TRB, 8 cañones de 15,2 cm), logrando dañarlo y escapar. El 4 de abril de 1941, hundió al crucero auxiliar británico *Voltaire* (13.245 TRB, 8 cañones de 15,2 cm). Por fin, el 30 de abril de 1941 regresó a Hamburgo, tras haber hundido o capturado 12 barcos enemigos que sumaban 96.603 TRB.

El *Pinguin* fue el primer crucero auxiliar con fin trágico. Zarpó el 15 de junio de 1940 de Gdynia y el 22 de junio del Fiordo de Sørgulen, cruzando el Estrecho de Dinamarca camuflado como mercante soviético *Pechora*. En medio del Atlántico, se camufló como griego *Kassos* y más tarde como las motonaves noruegas *Trafalgar* y *Tamerlane*. Su primera tarea fue abastecer al submarino *U A* en su patrulla en el área de Freetown (Sierra Leona). Fue la primera vez que un buque auxiliar abasteció a un submarino alemán en alta mar. Por el mal tiempo, el 17 de julio de 1940 solo se transfirieron 70 toneladas de combustible, pero en los cinco días

siguientes se completó el abastecimiento, incluyendo 11 torpedos. El *Pinguin* remolcó luego durante tres días al *U A* hacia el sector en que debía actuar, para ahorrarle combustible.

La primera víctima del *Pinguin* fue el carguero *Domingo de Larrinaga*, hundido el 31 de julio de 1940, más de 550 kilómetros al noroeste de Ascensión con un cargamento de cereales. Después el crucero auxiliar se trasladó a Madagascar y el Océano Índico. Tras hundir otros cuatro barcos, envió a Francia la motonave *Nordvard*, capturada el 16 de septiembre, con prisioneros. El 7 de octubre detuvo al buque cisterna noruego *Storstad*, reconvertido en minador auxiliar *Passat*. Tras varias operaciones de minado frente a la costa australiana, el *Passat* volvió a llamarse *Storstad* y marchó con los prisioneros del *Pinguin*, llegando el 4 de febrero de 1941 a la Gironda.

Habiendo hundido otros cuatro barcos, el *Pinguin* se encontró el 26 de diciembre de 1940 en el cuadrante del Atlántico Sur denominado por los marinos alemanes Andalucía (1.300 kilómetros al oeste de Santa Helena) con el *Admiral Scheer* y el barco frigorífico que este había capturado, el *Duquesa*. También acudieron a la cita el crucero auxiliar *Thor*, el petrolero *Eurofeld* y el buque de abastos *Nordmark*.

El *Pinguin* partió hacia el Antártico, donde a mediados de enero de 1941 capturó a dos buques-fábrica balleneros, uno de aprovisionamiento (el *Solglimt*, antigua fábrica ballenera) y 11 balleneros al suroeste de la isla Bouvet. El Mando de Guerra Naval (Skl) decidió que todos esos buques fueran enviados a Francia. El buque de aprovisionamiento *Alstertor*,

recién llegado, marchó con uno de los balleneros a las islas Kerguelen —a 2.000 kilómetros de la Antártida y 4.500 de Ciudad del Cabo—, donde el *Pinguin* había concertado un encuentro con el crucero auxiliar *Komet*.

El *Pinguin* se hizo cargo del buque nodriza *Ole Wegger* y de 10 balleneros para llevarlos a Francia. Se encontró con el *Admiral Scheer* y el crucero auxiliar *Kormoran* para preparar futuras acciones. Tras el encuentro con el *Komet* y la transformación del ballenero *Pol IX* en buque auxiliar *Adjutant*, el *Pinguin* zarpó el 12 de marzo de 1941 hacia Somalia, donde a fines de abril hundió dos cargueros británicos. Antes había tomado combustible del petrolero del *Orion*, el *Ole Jacob*, ya que el petrolero previsto, el *Ketty Brövig*, había sido apresado por cruceros australianos.

El brusco final llegó el 7 de mayo de 1941, cuando el petrolero *British Emperor* logró avisar por radio antes de ser hundido por el *Pinguin*. Al día siguiente, este fue localizado frente a las Seychelles por el crucero pesado *Cornwall*. Una salva de 20,3 cm del crucero impactó en las 130 minas que el *Pinguin* llevaba aún en la bodega bajo la tapa número 5, y el crucero auxiliar saltó por los aires. Solo sobrevivieron 60 hombres de la tripulación y 22 prisioneros; muriendo 203 prisioneros y 342 tripulantes, incluido el comandante, Ernst-Felix Krüders, que había navegado con el *Pinguin* a lo largo de más de 109.000 kilómetros: 2,7 vueltas al mundo. Hundió o capturó 28 barcos con un arqueo de 136.551 TRB, incluidas 52.000 TRB de barcos enviados a Francia con tripulaciones de presa: todos lograron llegar a excepción de dos balleneros.

Por su parte, el *Orion*, que una vez entregados los

prisioneros en enero de 1941, se reacondicionó y camufló de nuevo, había sido aprovisionado por el *Regensburg* y el *Münsterland*, que le entregó un hidroavión *Nakajima E8N-1*, pues los que llevaba el barco ya estaban inutilizables. El crucero auxiliar marchó por el norte de las Marianas a las islas Maug con el *Ole Jacob*, llegando por Nueva Zelanda y Australia al Índico. Durante tres meses, navegó del oeste de Australia al sur de Sri Lanka y al este de Madagascar, sin localizar ni un barco enemigo y solo uno o dos neutrales. Usó 38 veces su hidroavión en vuelos de reconocimiento y se sirvió en alguna ocasión del buque de suministros *Alstertor*, y con más frecuencia de su petrolero *Ole Jacob*, como buques exploradores.

A mediados de junio de 1941, el *Orion* salió del Índico. Tuvo que abastecerse del *Atlantis* el 1 de julio, más de 550 kilómetros al norte de Tristán de Acuña. El comandante del *Atlantis*, Bernhard Rogge, se negó a dar más de lo imprescindible a su camarada Weyer, ya que él mismo tenía que navegar en zonas que prometían poco éxito y no le parecía que el alto consumo y el mal estado de los motores del *Orion* resultaran prometedores. Con todo, el *Orion* logró hundir en el viaje de regreso a un carguero al oeste de Cabo Verde, pasados casi nueve meses de su anterior éxito en Nauru.

En total, el *Orion* hundió 10 barcos con 62.915 toneladas (incluyendo los dos víctimas de sus minas), y otros dos —incluido el *Rangitane*, el barco más grande hundido por un crucero auxiliar— con 21.126 toneladas junto con el *Komet*. El 23 de agosto de 1941 regresó a Burdeos tras un viaje de 511 días y 235.828 kilómetros, o casi seis veces la vuelta al

mundo.

5. WESERÜBUNG: LA INVASIÓN DE NORUEGA DIEZMA A LA KRIEGSMARINE

Mientras que, desde el comienzo de la guerra, el ejército alemán confiaba en poder atacar al Reino Unido desde bases en Holanda y Bélgica, Raeder manifestó ya el 10 de octubre de 1939 su preferencia por Noruega, donde podrían establecerse bases más útiles para la guerra submarina, una sugerencia que, según afirma Bird en su biografía del gran almirante, resultó «intrigante» para Hitler, y que se sumaba a la importancia de mantener el suministro de hierro sueco.

Tras el ataque soviético a Finlandia el 30 de noviembre, el jefe de la Kriegsmarine instó directamente a Hitler a «ocupar Noruega» para evitar una intervención británica. El 11 de diciembre el títere nazi de Noruega, Vidkun Quisling, se entrevistó con Raeder y le transmitió su temor a inminentes desembarcos británicos en Stavanger y Kristiansand. Raeder se concentró en planear la ocupación de Noruega, a pesar de reconocer que tal operación «transgredía todas las reglas de la guerra naval», según reflejaría el diario de guerra (KTB) del OKM el 5 de marzo de 1940, pero que, como de nuevo reflejaría el KTB el 2 de abril siguiente, daba a la Kriegsmarine la oportunidad de ejercer un impacto «decisivo» en la guerra.

El primer incidente serio que comprometió la neutralidad noruega fue el asalto del *Altmark*, buque de abastos del *Graf*

Spee, y la liberación de los 299 marineros británicos apresados que llevaba a bordo, realizada por el destructor *HMS Cossack*, al mando del capitán de navío Philip Vian, la noche del 16 de febrero de 1940 en el Jossingfjord, poco más de 500 kilómetros al norte de la isla alemana de Borkum. Los británicos acusaron a los noruegos por haber dejado pasar (por no inspeccionarlo debidamente) como barco libre de carga de contrabando a uno que transportaba prisioneros, y los alemanes reclamaron que los dos torpederos que supuestamente lo escoltaban, no impidieron el asalto. La respuesta británica fue minar las aguas frente a las costas noruegas, y la alemana planear la invasión de ese país y de Dinamarca.

Entretanto, el 22 de febrero de 1940 la Operación Wikinger (vikingo) mostró los trágicos efectos de la descoordinación entre Kriegsmarine y Luftwaffe, cuando el jefe de destructores (Führer der Zerstörer, F. d. Z.), comodoro Friedrich Bonte (1896-1940), zarpó con seis destructores de la 1.ª Flotilla para atacar a barcos de pesca en la zona del Banco Dogger, sobre los que había informado la Luftwaffe. Al llegar a la zona, los alemanes fueron atacados por bombarderos He 111 de la escuadrilla II./KG.26, que no habían sido informados de su presencia. El *Z 1 Leberecht Maass* (capitán de corbeta Bassenge) encajó tres bombas y se partió en dos, muriendo 282 de sus tripulantes en el hundimiento y posteriormente uno de los 60 rescatados. El *Z 3 Max Schultz* (capitán de corbeta Trampedach) acudió a recoger supervivientes y chocó con una de las minas colocadas por los destructores británicos *Ivanhoe* e *Intrepid*, hundiéndose con sus 308 tripulantes.

La inteligencia naval sugirió ya en febrero de 1940 la posibilidad de emprender acciones de superficie contra los convoyes, suponiendo que se encontrarían menos protegidos por sufrir reparaciones muchos buques de la Royal Navy. Raeder criticó lo que consideraba falta de iniciativa al respecto del jefe de la flota, Marschall, afirmando que «los acorazados están para disparar, no para lanzar cortinas de humo»; pero a partir del 1 de marzo todos los planes ofensivos quedaron subordinados a la invasión de Dinamarca y Noruega, si bien la directiva de invasión firmada ese día por Hitler como operación ejercicio del Weser (Weserübung), no especificaba fecha, pero sí que había que adelantarse a los británicos. El 1 de abril, el dictador la justificaba porque Alemania debía «finalmente adquirir acceso a los mares abiertos; es intolerable que cada sucesiva generación de alemanes se vea confrontada, tarde o temprano, a los problemas de la presión británica; hay que combatir esto hasta el fin».

El 4 de abril, según el KTB del OKM, al recibir informes de los preparativos de invasión británicos, se dio orden de lanzar como medida preventiva la Operación Weserübung. Desde la Abwehr el coronel Hans Oster advirtió (el 3 de abril) al agregado militar holandés en Berlín, mayor Gijsbertus Jacobus Sas, de que la invasión tendría lugar entre los días 8 y 10. Sas pasó la noticia a La Haya, pero los holandeses no se la comunicaron a los británicos. El agente holandés avisó también al agregado naval danés y al encargado de negocios noruego, Stang, pero este era partidario de Quisling y no transmitió la información al gobierno noruego.

Por parte francobritánica comenzó el 8 de abril la Operación Wilfred, para minar las aguas entre la costa noruega y sus islas adyacentes, con el fin de impedir el transporte de hierro sueco hacia Alemania. Se trataba de provocar la invasión alemana de Noruega, y por ello la Operación Wilfred se completaba con el Plan R-4, que preveía un desembarco en Narvik, el puerto hasta donde llegaba en tren el hierro sueco, y otras localidades.

Un total de 21 sumergibles aliados se apostaron para la Operación Wilfred: 17 submarinos británicos *Clyde*, *Sealion*, *Seawolf*, *Shark*, *Severn*, *Snapper*, *Spearfish*, *Sunfish*, *Triad*, *Truant*, *Triton*, *Unity*, *Thistle*, *Ursula*, *Tarpon*, *Sterlet* y *Trident*, más el polaco *Orzel* y los tres franceses *Amazone*, *Antiope* y *Sibylle*. Además participaron los submarinos minadores británicos *Narwhal* y *Porpoise*. Posteriormente se unieron a ellos los submarinos *Swordfish* y *Tetrarch* y el submarino minador *Seal*: en total 24 unidades sumergibles.

Por parte alemana, la campaña de Dinamarca y Noruega fue la primera en que intervinieron todo tipo de unidades de la Kriegsmarine, organizadas en 11 grupos para atacar siete objetivos en Noruega y seis en Dinamarca. Tácticamente, el desembarco no presentó novedad, pues consistió simplemente en cargar de soldados grandes buques y desembarcarlos en puertos, igual que cuarenta años atrás había hecho el káiser Guillermo II al mandar tropas para someter la rebelión de los Bóxer en China. A nadie se le ocurrió, en los cuatro meses pasados desde los iniciales proyectos de invasión de Inglaterra, practicar el desembarco frente a costas defendidas o entrenar tropas que pudieran desembarcar en playas.

El éxito de la invasión de Noruega tardó en llegar tres meses, tras siete combates navales de superficie —del total de 69 registrados por O'Hara para el conjunto de la Segunda Guerra Mundial—, pero sobre todo una batalla terrestre (la tercera de Narvik). Tales combates fueron el hundimiento del destructor británico *Glowworm*, el combate frente a las islas Lofoten, en el puerto de Narvik y el de Horten (estos tres el mismo día), la primera y segunda batallas de Narvik y el hundimiento del *Glorious*.

El principal de los grupos navales británicos, formado por el crucero *Renown* (a las órdenes del vicealmirante William Whitworth) y los cuatro destructores *Greyhound*, *Glowworm* (clase G, 1.370 toneladas, cuatro cañones de 12 cm, ocho tubos lanzatorpedos), *Hyperion* y *Hero* (clase H, con el mismo desplazamiento y armamento), zarpó de Scapa Flow el 5 de abril hacia el Vestfjord, brazo de mar formado entre las Lofoten y la costa noruega, que da acceso al Fiordo de Narvik, puerto situado al norte del Círculo Polar Ártico, pero libre de hielos todo el año y conectado por tren con las minas de hierro suecas de Kiruna.

Allí se les unieron las flotillas de destructores-minadores 20.ª y 2.ª, a las que el *Renown* debía proteger frente a la artillería de costa noruega mientras minaban el fiordo. El día 6, el *Glowworm* se separó del resto buscando a un marinero caído por la borda. Regresaba a Scapa Flow cuando se le ordenó reunirse con el *Renown*, que mientras tanto había mandado a repostar a dos destructores e iba solo acompañado por el *Greyhound*.

Mientras tanto, los seis grupos enviados por la Kriegsmarine hacia Noruega eran:

1. Narvik: acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau* con 10 destructores y 2.000 soldados.

2. Trondheim: crucero pesado *Admiral Hipper* y cuatro destructores con 1.700 soldados.

3. Bergen: cruceros ligeros *Köln* y *Königsberg*, buque artillero *Bremse*, de transporte *Karl Peters*, y cinco buques menores con 1.900 soldados.

4. Kristiansand: crucero ligero *Karlsruhe* y 10 buques menores con 1.100 soldados.

5. Oslo: cruceros pesados *Blücher* (14.050 toneladas, ocho cañones de 20,3 cm y 12 tubos lanzatorpedos) y *Lützow* (el *Panzerschiff Deutschland*, recatalogado desde febrero como crucero pesado, y que ya en noviembre de 1939 había cambiado su nombre por el que dejó libre el quinto buque de la clase Admiral Hipper, adjudicado el 15 de febrero de 1940 a la URSS en pago por la ayuda prestada a la Alemania nazi, si bien no sería remolcado al puerto de Leningrado hasta el 15 de abril de 1940), crucero ligero *Emden*, tres torpederos y ocho dragaminas —entre ellos el buque de entrenamiento de artillería *Drache*— con 2.000 soldados.

6. Egersund: cuatro dragaminas con 150 soldados.

Las fuerzas anglo-polaco-francesas de la Operación Wilfred se toparon con las alemanas de invasión, causándoles numerosas bajas, empezando el 8 de abril a las 12.00 horas por el hundimiento del transporte *Rio de Janeiro* a cargo del submarino *Orzel* (capitán de corbeta Grudzinski).

A las 13.30 el *Trident* (capitán de corbeta Seale) detuvo en el Skagerrak al petrolero de aviación *Stedingen* (antiguo *Posidonia*, 8.036 TRB), que se dirigía a Stavanger y se autohundió. El día 9 el *Truant* (capitán de corbeta Hutchinson) torpedeó al crucero *Karlsruhe* y el *Sunfish* (capitán de corbeta Slaughter) hundió al forzador de bloqueo *Amasis* (7.129 TRB); el *Sunfish* hundió el día 10 al transporte *Antares* (2.593 TRB) y el *Triton* (capitán de corbeta Pizey) a dos transportes de la segunda escuadra: el *Friedenau* (5.219 TRB) y el *Wigbert* (3.648 TRB), así como a su escolta *V 1507/ Rau 6*.

El 11 de abril el *Sealion* (capitán de corbeta Bryant) hundió al transporte *August Leonhard* (2.593 TRB) y el *Triad* (capitán de fragata Oddie) al *Ionia* (3.102 TRB); el día 12 el *Snapper* (teniente de navío King) hundió a cañonazos al petrolero *Moonsund* (322 TRB); el día 13 el *Sunfish* hundió al *Schiff 40/Schürbeck*; el 14 de abril el *Snapper* hundió al mercante *Florida* (6.150 TRB), el *Sterlet* (teniente de navío Haward) al buque escuela *Brummer* y el *Sunfish* al *Schiff 35/Oldenburg* (1.312 TRB); el día 15 el *Snapper* hundió a los dragaminas auxiliares *M 1701/ H. M. Behrens I* (525 TRB) y *M 1702/ Carsten Janssen* (472 TRB); el 18 de abril el *Seawolf* (capitán de corbeta *Studholme*) hundió al mercante *Hamm* (5.874 TRB); por último el día 23 el *Tetrarch* (capitán de corbeta Mills) hundió al cazasubmarinos *UJ B/Treff V* (330 TRB) y a un pesquero danés, llevándose otro como presa.

Además del *Stedingen* y el *Moonsund*, los alemanes perdieron otros dos de los ocho petroleros enviados a la Operación Weserübung: el *Kattegat* (6.031 TRB), inutilizado por los cañones de 4,7 cm de la patrullera noruega *Nordkapp*

(261 toneladas) en Bodø, antes de alcanzar el *Vestfjord*, y el *Skagerrak* (6.044 TRB), que empezó la operación abasteciendo a submarinos, fue destinado el 10 de abril a los acorazados y el 14 a las 10.26, mientras esperaba que repostaran los destructores de Trondheim, tuvo que autohundirse al acercársele el crucero británico *Suffolk*, 54 kilómetros al oeste del faro de Finnværet.

En contrapartida, las fuerzas de la Operación Wilfred perdieron tres submarinos: el 10 de abril el *Thistle* (capitán de corbeta Haselfoot), víctima de un torpedo del *U 4*, y el *Tarpon* (capitán de corbeta Caldwell) por cargas de profundidad del *Schiff40/Schürbeck*, mientras que el *Sterlet* cayó el día 18 por cargas de los cazasubmarinos *UJ 125, UJ 126* y *UJ 128* (12.ª Flotilla).

El primer combate naval de superficie en esta campaña tuvo lugar en la tormentosa madrugada del 8 de abril, al dispersarse los buques alemanes de los grupos 1 y 2 (*Gneisenau*, *Scharnhorst*, *Admiral Hipper* y 14 destructores). A las 07.15, el destructor *Z18 Hans Lüdemann* (clase 1936, 2.450 toneladas, 5 cañones de 12,7 cm y 8 tubos lanzatorpedos) se identificó como destructor sueco ante el británico *Glowworm*, que, no creyéndole, hizo dos disparos. El *Lüdemann* se refugió en la niebla, encontrando luego el destructor británico al *Arnim* (destructor de la clase 34A), a cuya popa se situó, disparando esta vez primero los alemanes. El *Arnim* dio 55,6 km/h para escapar, pero tuvo que reducir la velocidad porque la proa se le hundía.

El *Glowworm* se preparó para lanzar torpedos, pero a las 08.50 apareció el *Admiral Hipper* (a las órdenes del capitán de navío H. Heye) al auxilio del *Arnim*. Pensando que sería

el *Renown* u otro crucero propio, el *Glowworm* pidió al recién llegado que se identificara, a lo que el *Hipper* respondió a las 08.59 con una andanada desde 8,4 kilómetros. El destructor británico se le acercó con intención de lanzar torpedos, pero, a pesar de las malas condiciones para la artillería, un obús de la tercera o cuarta andanada del *Hipper* destruyó la sala de radio del *Glowworm*, por lo que solo una mínima parte de su informe de avistamiento fue enviada. Tras la quinta andanada, el destructor viró a babor y lanzó humo, disparando cinco de sus diez torpedos, que el *Hipper* esquivó fácilmente.

El mástil del *Glowworm* era visible a pesar de la cortina de humo, por lo que el *Hipper* pudo apuntar y a las 09.07 impactó al menos con tres obuses de 10,5 cm en el centro del destructor y el puente. A cambio el *Glowworm* solo logró un impacto por estribor en proa. Saliendo de su escondite, el destructor lanzó sus últimos torpedos desde 2,7 kilómetros. Uno de ellos casi rozó la amura de babor del crucero alemán. El *Glowworm* regresó a la cortina de humo, mientras Heye decidió perseguirlo disparando los cañones antiaéreos contra la cubierta y superestructura desde poco más de 800 metros. El destructor apareció entonces en un rumbo de colisión que el crucero no pudo evitar, y a las 09.10 recibió el impacto bajo el ancla de estribor.

El *Hipper* aún disparó algunas andanadas con la torreta más a popa (*Dora*) hasta que a las 09.24 el *Glowworm* zozobró y se hundió. Mientras embarcaba 530 toneladas de agua por el boquete abierto, el *Hipper* rescató durante la siguiente hora a 38 tripulantes del destructor: el único oficial superviviente declaró que, antes de la colisión, no había

nadie a cargo del timón en el puente de gobierno ni en el gobierno auxiliar, por lo que la embestida pudo ser un accidente. El *Hipper* había disparado 31 obuses de 20,3 cm, 104 de 10,5, 136 de 3,7 cm y 132 de 2 cm. A las 04.25 del día 9 echó anclas en Trondheim y al día siguiente regresó a Alemania, pasando a 55 kilómetros de la flota británica en la noche del 10 al 11, para unirse luego a los acorazados de Lütjens y esquivando por fin un bombardeo aéreo británico el día 12, antes de llegar al atardecer al Golfo de Jade.

El grupo de combate destinado a Trondheim registró a las 04.00 horas del 9 de abril la pérdida de uno de sus buques de abastos, el *Main* (7.624 TRB), detenido y hundido casi 500 kilómetros antes de su destino, en Haugesund (entre Stavanger y Bergen) por el destructor noruego *Draug* (578 toneladas, seis cañones de 7,6 cm y tres tubos lanzatorpedos).

La primera de las tres acciones navales del día de la invasión —9 de abril— tuvo lugar frente al archipiélago de Lofoten. El Regimiento de Montaña 139 alemán embarcó en los diez destructores del grupo 1, contra los cuales mandó el Almirantazgo británico ya el 8 de abril a las 10.45 a ocho destructores que debían minar las aguas del fiordo y unirse al *Renown*, a su vez acompañado por nueve destructores. Whitworth, que ya se había concentrado a las 17.15, recibió a las 18.50 la orden de impedir que los alemanes pasaran a Narvik, pero, dando por supuesto que, en medio de una tormenta de nieve y con vientos que superaban los 100 km/h, los alemanes no osarían entrar de noche en el fiordo, retiró a las 17.30 el crucero y los nueve destructores hacia mar abierto, donde podrían capear el temporal durante la

noche mejor que manteniendo la línea de vigilancia.

A las 20.00 horas, los acorazados *Gneisenau*, a las órdenes del vicealmirante Lütjens, y *Scharnhorst*, más 9 destructores (el *Z12 Erich Giese* iba rezagado unos 55 kilómetros) pasaron la línea abandonada por los británicos: los destructores entraron en el fiordo, pero los acorazados no se arriesgaron y salieron a mar abierta.

A las 02.40 del 9 de abril, el *Renown* abría la marcha de regreso al Vestfjord. A las 03,37, cuando aún estaba más de 90 kilómetros al oeste del extremo sur de las Lofoten, avistó a los acorazados alemanes a 18,5 kilómetros. Desde el *Gneisenau*, el *Renown* fue avistado a las 03.50 y a las 04.00 se dio la alarma, tomando al buque por un acorazado de la clase Nelson, pero en el *Scharnhorst* solo se percibió cinco minutos después, al disparar el crucero británico sus primeras andanadas contra el *Gneisenau*, desde 17 kilómetros, que cayeron entre 300 y 500 metros por delante del acorazado alemán. El encuentro se prometía igualado desde el punto de vista de la fuerza artillera (GF, gun force): la que O'Hara asigna a los buques presentes era de 114 para el *Renown*, 43 para los destructores británicos (oscilando entre 3 y 7), y 79 para cada uno de los acorazados alemanes (sumas de 157 para los británicos y 158 para los alemanes).

Los alemanes sufrían inundaciones en sus torretas Anton (proa), al disparar hacia popa, cuando se abrían las portezuelas de eyección de las vainas de obús. Mientras el *Gneisenau* aceleraba, el *Renown* continuaba disparando en curso paralelo, sobre el primer acorazado sus cañones de 38,1 cm y sobre el *Scharnhorst* los de 11,43. El impreciso fuego de los destructores británicos hizo creer a Lütjens que

se enfrentaba a dos acorazados. Identificando correctamente al *Renown* como crucero de su clase, el *Scharnhorst* fue el primero en responder al fuego a las 04.10, seguido por el *Gneisenau*, en un intercambio de diez minutos durante el cual el *Gneisenau* aumentó su velocidad de 29 a 44 km/h. El crucero británico recibió dos impactos de 28,3 cm: uno lo traspasó en popa sin explotar, y el segundo destruyó las antenas de radio del mástil. A las 04.17, un obús de 38,1 cm de la 16.ª andanada del *Renown* impactó en la cofa del *Gneisenau*, dañando el telémetro y la dirección de tiro, antes de explotar en el mamparo de estribor en proa.

Para O'Hara, este impacto «decidió el posterior curso del combate». El *Gneisenau* viró 60 grados a estribor hacia el noreste, mientras el *Scharnhorst* se le cruzaba por popa lanzando humo, para tomar luego el mismo rumbo. El *Renown* les siguió, cambiando de blanco, aunque la mala mar le obligó a reducir la velocidad a 42,6 km/h. Entretanto, Whitworth ordenó a los destructores que volvieran al Vestfjord para establecer la línea de control.

Pasados 36 minutos desde el cambio de rumbo, a las 04.56, el crucero británico —que había reducido su velocidad a 37 km/h, pues por encima de ella no podía controlar sus torretas de proa— perdió de vista a los alemanes —que la habían aumentado a 50 km/h— en una tormenta de lluvia. Pero antes logró un impacto de 11,43 cm en el *Gneisenau*, causando un boquete en la cubierta del telémetro óptico de la torre Anton y provocando que en ella entrara aún más agua helada. De hecho, si pudo mantener el contacto tanto tiempo fue porque las calderas 1 y 3 del *Scharnhorst* fallaron y le obligaron varias veces a reducir su velocidad. Por su

parte, el *Gneisenau* había perdido de vista al *Renown* a las 04.46, a una distancia estimada de casi 23 kilómetros.

Un nuevo fallo en los motores de estribor redujo la velocidad del *Scharnhorst* por debajo de 28 km/h, por lo que a las 05.15 los británicos volvieron a localizarlo. El intercambio de fuego desde gran distancia cesó por parte del *Renown* a las 05.41, cuando trató de acelerar pero, de nuevo a causa del mal tiempo, perdió definitivamente de vista a los alemanes a las 06.15. Por su parte, los acorazados alemanes tuvieron que reducir la velocidad a causa de la inundación de sus torretas de proa, mostrando peor maniobrabilidad que el anciano crucero británico (botado en 1916), que disparó 230 obuses de 38,1 cm y más de mil de 11,43 cm, frente a 195 de 28,3 cm del *Scharnhorst* (la mayoría, 145, de la tercera torre, Cäsar) y solo 54 del *Gneisenau*. Con dos impactos, la tasa de éxito alemana fue del 0,8 por ciento, frente a la británica (con un solo impacto) del 0,4 por ciento, lo que visto el mayor blindaje alemán permite a O'Hara asegurar que Whitworth tuvo suerte de que Lütjens eligiera zafarse del enemigo en vez de combatir: «De lo contrario, es dudoso que el *Renown* hubiera sobrevivido».

A pesar de esta relativa victoria, la misión de los acorazados fracasaría respecto a los 10 destructores de su escolta (a los que en realidad debían proteger), pues si bien estos desembarcaron las tropas que debían ocupar Narvik, resultarían hundidos, y posteriormente, el 12 de abril, los dos acorazados regresarían a Alemania. Los destructores británicos, por su parte, llegaron a la línea que debía ser de bloqueo una hora después de que la traspasaran los destructores alemanes.

El segundo combate del 9 de abril fue la acción de Horten, o combate del Estrecho de Drøbak, previo a la ocupación del puerto de la capital noruega, Oslo, por el 5.º Grupo (Kampfgruppe Oslo) a las órdenes del contralmirante Oskar Kummetz, a bordo del crucero pesado *Blücher*, acompañado por el *Lützow*, el crucero ligero *Emden*, los torpederos de la clase 1923-Raubvögel (armados con tres cañones de 10,5 cm y seis tubos lanzatorpedos) *Möwe* (en servicio desde el 1 de octubre de 1926), *Kondor* (teniente de navío H. Wilcke) y *Albatros* (teniente de navío Siegfried Strelow), los ocho dragaminas de la primera flotilla (*R17, 18, 19, 20, 21, 22, 23* y *24*), armados cada uno con dos cañones de 2 cm) y dos patrulleras (los balleneros armados *Rau VII* y *Rau VIII*) transportando entre todos a 2.000 soldados.

El *Blücher* (crucero G en los planes de construcción) comenzó la mala suerte que le haría seguir las huellas de su predecesor de la Primera Guerra Mundial (hundido el 25 de enero de 1915 en el Banco Dogger), con un retraso por el que perdió el honor de dar nombre a su clase (cedido al *Admiral Hipper*, que debía ser el segundo de la clase). Botado el 8 de junio de 1937, fue alistado el 20 de septiembre de 1939 —a diferencia del *Hipper*, ya con la proa en violín para navegar en el Atlántico, al que nunca saldría— y sus pruebas de mar en el Báltico no terminaron, a causa del duro invierno, hasta el 30 de marzo de 1940.

Ya a las 23.25 (hora noruega, una hora más en Alemania) de la noche del 8 de abril, en medio de chubascos y niebla ocasional, cuando ante la presencia de buques sin identificar los noruegos apagaron las boyas del Fiordo de Oslo, el comandante del *Lützow*, capitán de navío August Thiele,

pidió a Kummetz aumentar la velocidad para dificultar la puntería de las baterías de costa, a lo que el jefe del Grupo 5 se opuso. En los primeros minutos del día 9 de abril, el grupo fue iluminado a la entrada del fiordo por el reflector del patrullero noruego *Pol III*, contra el que Kummetz mandó al *Albatros*. El noruego lanzó un cohete de alarma y disparó su cañón de 7,62 cm antes de que el buque alemán lo hundiera 15 minutos después de medianoche.

El capitán del *Pol III*, Lief Welding, que se ahogó al abandonar el barco, fue la primera víctima noruega de la invasión alemana. Tras navegar a gran velocidad más de 18 kilómetros, a los buques alemanes se les hizo fuego desde sendas baterías en los fuertes Bolærne (al oeste) y Rauoy (al este, en la isla Rauer), distantes entre sí 6,8 kilómetros, que dispararon siete veces tras iluminar al *Blücher*, cayendo los disparos muy cortos. Kummetz decidió transferir soldados de los cruceros a los torpederos, operación que comenzó a las 00.46.

A las 03.30 Kummetz envió a los torpederos *Albatros* y *Kondor*, con soldados a bordo, apoyados por los dragaminas *R17* y *R21*, más las patrulleras *Rau VII* y *Rau VIII*, contra Horten, la principal base naval noruega, distante poco más de 20 kilómetros en la costa oeste del fiordo, en cuyo puerto entraron los dos dragaminas a las 05.35, topándose con el minador noruego *Olav Tryggvason* (armado con cuatro cañones de 11,94 cm), que llevaba apostado desde las 03.15 y cuyos disparos hundieron al *R 17*. Tras un intento del *Albatros* por penetrar en el puerto a las 07.30 —fallido al averiarse su cañón de proa tras solo ocho disparos—, su comandante, Strelow, decidió traspasar sus soldados al *R 21*

y darles apoyo artillero mientras tomaban el fuerte de Bolærne.

La base naval se rindió a las 08.35 ante la llegada de una delegación alemana, pero al aproximarse el *Albatros* a la isla de Ostre Bolærne, la artillería de costa le disparó desde 8 kilómetros de distancia. El torpedero viró y, entrando en la niebla, terminó por encallar a las 13.18 horas y tuvo que ser abandonado. Entre los escasos éxitos del grupo, el *R 23* se anotaría el hundimiento del submarino noruego *B-4* (de la clase B, copia del tipo norteamericano Holland, construido en 1927 y con solo 365 toneladas de desplazamiento) en Filtvet, unos 12 kilómetros al sur de Oscarsborg.

La peor suerte de toda la fuerza de invasión alemana la sufriría el buque insignia de este Grupo 5, el *Blücher*, al imponer Oskar Kummetz al comandante del crucero, capitán de navío Heinrich Woldag (1892-1940), la orden de reducir la velocidad a 13 km/h para evitar embarrancar y no entrar en Oslo antes de la hora prevista, aun sabiendo que las baterías de costa estaban avisadas de su presencia y que navegar a mayor velocidad (la máxima del *Blücher* era 61 km/h) sería la mejor forma de esquivar cañonazos y torpedos, sobre todo al no entrar ya precedido —como se había previsto— de las patrulleras *Rau VII* y *Rau VIII*, enviadas contra Horten. En Drobak, el punto más estrecho del Fiordo de Oslo, la isla de Oscarsborg dejaba una distancia de poco más de 500 metros cubierta por la batería del coronel Birger Eriksen (1875-1958, contaba por tanto sesenta y cinco años) en la fortaleza del mismo nombre. El paso aún más estrecho entre la isla y la costa occidental del fiordo estaba minado, y los alemanes lo sabían.

A pesar de haber iluminado el buque con reflectores, Eriksen no sabía si era alemán o inglés cuando calculó la distancia y dio la orden de disparar a las 04.21 sus dos viejos cañones Krupp de 28,3 cm de 1891 apodados *Moisés* y *Aarón* (un tercer cañón, de 30,5 cm, era inservible). Un obús impactó bajo la torre de mando, inutilizando el gobierno del timón y el control de tiro de la artillería secundaria. Woldag ordenó avante a toda. El desarrollo posterior de los acontecimientos sugiere que, de haber dado la orden contraria, todo atrás, habría salvado su buque.

El crucero aumentó su velocidad lentamente porque para economizar combustible no tenía todas las calderas encendidas. Un segundo obús impactó en el hangar de aviación, quedando también destruido el cañón de 10,5 cm de babor y provocando explosiones de munición e incendios de combustible. El *Blücher* tuvo que reducir aún más la velocidad y gobernar con las hélices. El deslumbramiento impidió a los alemanes apuntar y sus cañones antiaéreos dispararon caóticamente.

Mientras tanto, desde el otro lado del fiordo, la batería de Kopås disparó 25 obuses de 10,5 cm, impactando 20 de ellos en mitad del crucero. Llegó el turno de la batería de torpedos de la fortaleza en la isla de Kaholmen, inmediatamente al norte de Oscarsborg, dirigida por el capitán de corbeta retirado Andreas Anderssen, que disponía de nueve torpedos Whitehead (modelo V, de 45 cm, 120 kilos y velocidad de 74 km/h), de los que mandó cargar seis (dos para cada uno de los tres buques avistados) y disparó los dos primeros desde apenas 500 metros apuntando a ojo. Impactaron en proa y en mitad del barco, suspendiendo el

suministro eléctrico y sobre todo atravesando el blindaje de las secciones de máquinas, que se inundaron.

Con el timón bloqueado a babor, el *Blücher* se dirigía contra la isla de Kaholmen a 28 km/h, aunque ya reduciendo. Kummetz cedió el mando de la operación al comandante del *Lützow*, Thiele. El resto de buques también redujo la velocidad, y el *Lützow* encajó tres impactos, uno de los cuales inutilizó su torreta de proa, optando por retirarse para desembarcar las tropas y volver luego a combatir contra las baterías costeras.

Con una escora entre 8 y 12º, parecía posible salvar el buque insignia, pero sin electricidad no funcionaban las bombas de achique y finalmente se detuvieron las turbinas. Woldag ordenó echar las anclas para no encallar contra la isla, arrojar todos los torpedos para que no explotaran en el buque y luchar contra los incendios, lo que resultó inútil después de que estallara una santabárbara de munición de 10,5 cm, destruyendo parte del casco y agravando la escora, que antes de esa explosión ya era de 18º.

Cuando Woldag dio la orden de abandonar el barco, solo pudo arriarse la balandra de estribor. No funcionaban las grúas y no pudo lanzarse ninguna otra lancha. El *Blücher* estaba a 300 metros de la isla de Askholmene —3 kilómetros al norte de Oscarsborg y 27 al sur de Oslo—, y con una escora de 45º se dio la orden de saltar al agua primero en la sección de popa —que por los incendios había perdido el contacto con proa— y por fin lo hizo Woldag a las 06.00 (hora noruega) en proa. El balandro solo pudo hacer dos viajes antes de quedar inutilizado. Los chalecos salvavidas se habían quemado en el almacén, por lo que muchos

marineros cedieron los suyos a los soldados, la mayoría de los cuales no sabía nadar.

El crucero se hundió con la popa levantada a las 06.22. Murieron al menos 830 soldados y tripulantes, algunos a causa del combustible vertido que ardía; muchos cazadores de montaña se ahogaron arrastrados por el peso de su equipo. Perecieron todos los funcionarios de la Gestapo que debían hacerse con el oro del Banco de Noruega. Los náufragos tuvieron que esperar treinta y seis horas en la isla antes de ser rescatados. A 90 metros de profundidad, el pecio siguió expulsando combustible hasta 1994, cuando se extrajeron 1.600 toneladas, sacándose entonces un hidroavión Arado 196 perfectamente conservado (previamente ya se habían recuperado las anclas y hélices).

El *Lützow* y el *Emden* mantuvieron un duelo artillero contra las baterías costeras, pero pensando que el *Blücher* había topado con un campo de minas, se retiraron. Oslo fue ocupada por tropas aerotransportadas en la tarde de ese día, lo que dio tiempo suficiente a la familia real y el gobierno noruegos para huir, mientras que las 50 toneladas de oro del Banco de Noruega se habían evacuado en cuanto se tuvo noticia del ataque al patrullero *Pol III*, trasladándose a Lillehammer y de allí en tren el 19 de abril a Andalsnes. El *HMS Enterprise* las llevó el 25 de mayo al Reino Unido, y de allí pasaron a Canadá, empleándose en financiar el gobierno noruego en el exilio, salvo 10 toneladas devueltas en 1987.

Ya en la tarde del 9 de abril, el submarino británico *Sunfish* había hundido al vapor germano *Amasis* con dos torpedos en pleno Skagerrak, apenas 7 kilómetros al oeste de la isla sueca de Testholmen, unos 60 kilómetros al noroeste

de Gotemburgo y ya muy cerca de la frontera noruega. El barco viajaba a Oslo por cuenta del Ministerio de Transportes (RVM) desde Hamburgo, por lo que la Kriegsmarine no lo incluyó en su lista de bajas y no se sabe si llevaba material militar.

El convoy de transportes en dirección a Oslo sufrió dos bajas en la mañana del 10 de abril. Mientras los barcos *Antares, Hamm, Itauri, Tucumán, España, Muansa, Scharhörn* y *Wigbert* viajaban en convoy protegidos por siete unidades de la Flotilla de Entrenamiento de Torpedos y de la 15.ª de bous (o arrastreros de vanguardia: Vorpostenboote), fueron localizados, todavía en el Kattegat y 13 kilómetros al este del puerto danés de Frederikshavn, por el submarino británico *Triton*, que a las 17.26 horas impactó con dos torpedos en el *Friedenau*. Uno explotó en mitad del barco y otro a popa, parte por la que se hundió el vapor en cinco minutos: murieron tres oficiales y 496 soldados del Regimiento de Infantería N.º 340, mientras que 210 náufragos fueron salvados por el *España*. Un impacto a popa se llevó al fondo tras 20 minutos al *Wigbert* con parte del Regimiento de Infantería N.º 195 y otro hundió en apenas 90 segundos al bou *V 1507* (exballenero *Rau VI*, 14 de sus tripulantes fueron salvados por el *T 155*). Por motivos de seguridad, se ordenó al *Scharhörn* dirigirse a Frederikshavn.

Pasadas poco más de dos horas, de nuevo el *Sunfish* hundió a otro transporte del grupo de combate de Oslo, el *Antares*. El submarino había sido informado del paso del convoy y esperaba frente a la isla sueca de Maseskär, en el punto más estrecho del Skagerrak (50 kilómetros). Hacia las 20.05 detectó las hélices del barco, contra el que disparó dos

torpedos, uno de los cuales impactó en la sala de máquinas, hundiéndolo rápidamente 30 kilómetros al oeste de la desembocadura del Stigfjord sueco, al norte de la isla de Tjörn. En las escenas de pánico que siguieron, varios botes volcaron. Dos dragaminas alemanes y el barco sueco *Skagerrak* recogieron a los supervivientes, mientras los alemanes lanzaban cargas de profundidad contra el submarino. A las 21.00 horas cesó la persecución y más botes suecos pudieron acudir en auxilio de los náufragos, pero solo encontraron cuerpos flotando en el agua. El salvamento siguió varias horas más con ayuda de focos. Hubo 34 supervivientes y hasta medio millar de muertos. Finalmente, solo cinco transportes del convoy llegaron el 11 de abril a Oslo.

El regreso del *Lützow* a Alemania resultó accidentado, ya que a la 01.29 del 11 de abril fue alcanzado por un torpedo del submarino británico *Spearfish* (capitán de corbeta Forbes) que destrozó el timón y ambas hélices al cortar la popa, matando a 15 hombres. Parte de la tripulación fue evacuada, pero se logró remolcarlo hasta Kiel, donde arribó en la noche del 13 de abril. A pesar de ser muy inferior en pérdidas de vidas humanas a la catástrofe del *Blücher*, según Lochner (p. 484), esta pérdida «fue recibida por el mando naval alemán, junto con la de los 10 destructores en Narvik, quizá como el golpe más duro de toda la operación».

También el 11 de abril, a las 07.55, recibió el impacto de un torpedo otro transporte, el *Ionia*, cuando se hallaba más de 18 kilómetros al sur de la entrada del Fiordo de Oslo. El atacante fue el submarino británico *Triad* y tres hombres murieron en la explosión. Los otros 130 fueron rescatados

por los bous armados *V 705, V 707* y *V 708*. Los caballos, en cambio, murieron entre grandes relinchos cuando, pasadas las 10.00 de la mañana del 12 de abril y después de haber sufrido ataques de aviación y desde el faro de Svenner —en la parte oriental del fiordo—, se renunció a los intentos por salvar el barco y el *Ionia* se hundió de proa, 40 segundos después de que saltaran los últimos dos hombres que quedaban a bordo. El pecio, situado a 70 metros de profundidad, fue destruido en 1987.

Nadie hubo de pagar por lo sucedido al *Blücher*, ya que el mando naval solo pidió a cuentas a su comandante, Woldag, que murió al estrellarse en el Skagerrak el avión Junkers Ju 52 que le llevaba de regreso a Oslo el 16 de abril. Las cuentas que diera al OKM han desaparecido sin dejar rastro.

En el cuarto grupo de combate, destinado a ocupar Kristiansand, El 9 de abril de 1940, el crucero ligero *Karlsruhe*, acompañado por los torpederos *Seeadler*, *Greif* y *Luchs*, y siete lanchas de desembarco con 1.100 soldados, pudo sufrir la misma suerte que el *Blücher* en el Fiordo de Kristiansand, donde a las 06.30 abrieron fuego los cañones franceses L/46 St. Chamond de 21 cm de la fortaleza en la isla de Odderoya, desde una distancia de 6,5 kilómetros que permitió a los alemanes retirarse. En el intercambio artillero resultó hundido por la batería noruega el carguero alemán *Seattle* (7.369 TRB), que nada tenía que ver con la invasión, y que había escapado del bloqueo en las Antillas Holandesas con un cargamento de naranjas.

A las 06.55 regresó el *Karlsruhe* disparando con su torre triple de proa (de 15 cm) y tras virar a estribor, con sus tres torres. También participaron en el bombardeo las otras

unidades y la Luftwaffe, sufriendo la fortaleza de Odderøya, que disparó 30 obuses de 21 cm y 60 de 15 cm, ocho muertos y 13 heridos, sobre todo por una bomba que impactó en un depósito de municiones. Tras un intento de entrada en el puerto de Kristiansand de los torpederos *Luchs* y *Seeadler*, que fracasó por la mala visibilidad, los alemanes se retiraron de nuevo y al cuarto intento, a las 09.25, a punto estuvo el *Karlsruhe* de encallar en un escollo. Por fin a las 11.00 se logró el desembarco y una hora después se conquistó la fortaleza.

A las 19.00 horas partían hacia Alemania el crucero y los tres torpederos, pero a las 19.58 en el Skagerrak fueron atacados por un submarino británico. El *Karlsruhe* logró esquivar nueve de los 10 torpedos del *Truant*, pero el último le destrozó el timón, los dos motores, la instalación eléctrica y las bombas de achique, además de causarle 11 bajas. Ya muy escorado y hundiéndose, el buque fue abandonado a las 21.00 horas, disparándole el *Greif* a las 22.50 dos torpedos que lo enviaron a 400 metros de profundidad.

El grupo de combate que se dirigía a Bergen perdió el 8 de abril uno de sus barcos de transporte, el *Rio de Janeiro* (5.261 TRB), de la 1.ª Escuadra de Transporte, que zarpó en la noche del 6 al 7 de abril desde Stettin, formada por 15 vapores en cuatro convoyes con 3.900 soldados, 742 caballos, 942 vehículos y cuatro blindados. Con destino a Bergen iban también los barcos *Marie Leonhardt* (2.594 TRB), y *Curityba* (4.969 TRB). Con destino a Stavanger navegaban los barcos *Tübingen* (5.453 TRB), *Tijuca* (5.918 TRB) y *Mendoza* (5.193 TRB); hacia Kristiansand navegaban los barcos *Wiegand* (5869 TRB), *Westsee* (5.911 TRB), *Kreta* (2.359 TRB) y *August*

Leonhardt (2.593 TRB) y con destino a Oslo navegaban los barcos *Antares* (2.593 TRB, hundido el 10 de abril), *Ionia* (3.102 TRB, hundido el 11), *Muansa* (5.472 TRB), *Itauri* (6.838 TRB) y *Neidenfels* (7.938 TRB).

El *Rio de Janeiro* transportaba cuatro cañones de 10,5 cm, seis de 2 cm, 73 caballos, 71 vehículos, 292 toneladas de abastos (incluidos combustible de aviación y municiones) y a 313 soldados de los regimientos 159.º de Infantería, 13.º y 33.º de Artillería Antiaérea. Fue detenido antes de pasar Kristiansand para inspección por el submarino polaco *Orzel*, que a la vista de los uniformes de los soldados lo identificó rápidamente como enemigo, disparando a las 11.45 un primer torpedo que falló y un segundo que hundió el barco 14 kilómetros al sur de la isla de Homborøya. Los torpederos noruegos *Odin* y *Gyller*, así como barcos de pesca, rescataron náufragos, pero 164 soldados y 19 tripulantes murieron. El pecio fue hallado por buceadores noruegos el 24 de junio de 2015 a 135 metros de profundidad.

Un mercante destinado a la ocupación de Stavanger, el *Roda* (6.780 TRB), fue dañado el 9 de abril en ese puerto por el torpedero noruego *Aegir*, pudiendo ser abandonado sin bajas antes de hundirse. Otro mercante, el *Sao Paulo*, destinado a Trondheim, ante la imposibilidad de llegar a su destino a tiempo, fue desviado a Bergen, donde entró en un campo de minas noruego, explotando dos de ellas a las 23.45 y causándole siete bajas mortales. Se hundió en poco más de media hora junto al pueblo de Hanevik.

El crucero ligero *Königsberg* (a cuya clase pertenecía el *Karlsruhe*) y el buque escuela artillero *Bremse*, que formaban el Grupo de Combate III (Bergen) con el crucero ligero *Köln*,

los torpederos *Wolf* y *Leopard*, más la 1.ª Flotilla de Lanchas Rápidas, tras haber rechazado con fuego artillero un intento de ataque con torpedos del destructor noruego *Garm*, resultaron dañados por los cañones de 21 cm de la fortaleza de Kvarven, pocos kilómetros al oeste de Bergen, que no habían tomado las tropas desembarcadas en el Byfjord después de que a las 04.30 se emitiera con la contraseña *Weserzeit* la orden de ejecutar la invasión, aunque sí conquistaron, en cambio, la batería de torpedos, que ya había disparado sin éxito contra el *Köln*.

El *Königsberg* recibió tres impactos que requerían de dos a tres días de reparaciones, mientras que el *Bremse*, con dos impactos, tuvo que ser reparado en dique seco (en Stavanger, a partir del 5 de agosto). Salvo estos dos buques, el resto partió a las 20.00 horas hacia Alemania. Los dos que se quedaron en Bergen sufrieron un ataque aéreo británico ese día, sin consecuencias, más otro en la mañana del día 10, en el que 15 bombarderos en picado Blackburn Skua alcanzaron con tres bombas al *Königsberg*, que se escoró a babor. Al no poderse extinguir el fuego y ante el peligro de explosiones, el crucero fue abandonado, hundiéndose en el muelle Skoltegrund en medio de explosiones de torpedos, gasolina y municiones.

6. NARVIK: EL SACRIFICIO DE LOS DESTRUCTORES

Mientras tanto, más de mil kilómetros al norte, en Narvik, se desarrollaba el tercer combate naval de la jornada inaugural de la Operación Weserübung, a cargo de los destructores que recogieron a las tropas —139.º Regimiento de la 3.ª División de Montaña— en la desembocadura del Weser, en Bremerhaven. A las tres de la madrugada del 9 de abril, los nueve destructores (el *Giese* seguía más de 90 kilómetros rezagado) a las órdenes del comodoro Friedrich Bonte (a bordo del *Z 21 Wilhelm Heidkamp*, armado con cinco cañones de 12,7 cm y ocho tubos lanzatorpedos), pasaron ante el faro de Tranøy, situado al sur del comienzo del Ofotfjord o Fiordo de Narvik (con apenas 9 kilómetros de anchura y aún a 80 de ese puerto) y frente a un guardacostas que no reaccionó. El mar estaba en calma pero una tormenta de nieve reducía la visibilidad.

Dos patrulleros noruegos, el *Michael Sars* (226 toneladas y dos cañones de 4,7 cm) y el *Kelt* (376 toneladas y un cañón de 7,62 cm) alertaron a Narvik de la presencia de los alemanes antes de rendirse. Los destructores navegaron dando 50 km/h, hasta el punto donde el fiordo solo tiene 3 kilómetros de anchura, destacándose el *Z 18 Hans Lüdeman* y el *Z 22 Anton Schmitt* (ambos de la clase 36) para tomar con sendas compañías de cazadores de montaña las baterías de Ramnes (norte) y Hamnes (sur), que estaban desocupadas, 34 kilómetros al oeste de Narvik. Otros tres destructores, *Z 9*

Wolfgang Zenker, *Z 13 Erich Koellner* (ambos clase 34A) y *Z 19 Hermann Künne* (clase 36), viraron al sur hacia el Fiordo de Herjangen, para navegar los 17 kilómetros que les separaban de Elvegård y tomar con sus tropas el cuartel de la 6.ª División de Infantería noruega.

Bonte envió por último al *Z 17 Diether von Roeder* (clase 36) a patrullar la entrada del Ofotfjord y con los tres restantes —*Heidkamp*, *Z 2 Georg Thiele* (tipo 34) y *Arnim*— puso rumbo al puerto de Narvik, donde se les enfrentarían los buques *Norge* y *Eidsvold*, de 4.165 toneladas (frente a las 3.400 del *Heidkamp* y las casi 3.200 de los otros dos destructores alemanes), que, a pesar de recibir el nombre de acorazados de defensa costera, para O'Hara no merecen más que cuatro puntos de fuerza artillera, frente a los siete de cada destructor alemán: daban 30 km/h (frente a los 70 de los destructores) y tenían dos cañones de 20,83 cm más seis de 15 cm, frente a los 5 de 12,7 cm de cada destructor alemán.

El *Eidsvold* esperaba fuera del puerto y a las 04.15 hizo un disparo de advertencia. Bonte mandó desde el *Heidkamp* un oficial a parlamentar, mientras los otros dos destructores se escabullían en la niebla. El comandante noruego, Odd Isaksen Willoch, recibió la exigencia de rendirse, que transmitió a su superior, Per Askim, comandante del *Norge*, quien le dio permiso para combatir. A una distancia de unos 900 metros, los noruegos se aprestaron a disparar, pero debían dejar marchar al negociador alemán, quien al bajar a su chalupa lanzó una bengala roja para indicar el fracaso de la negociación. A bordo del *Heidkamp*, el mayor general Eduard Dietl, de las tropas de montaña, urgía a Bonte a abrir

fuego, mientras el *Eidsvold* viraba hacia el noreste. Por fin Bonte ordenó disparar cuatro torpedos, dos de los cuales impactaron en el buque noruego, haciendo explotar su santabárbara. El *Eidsvold* se partió, hundiéndose su proa en 15 segundos y la popa en pocos minutos. Murieron 175 hombres, incluido Willoch, y solo sobrevivieron ocho. Eran las 04.37 y solo hacía 12 minutos que había amanecido.

El *Arnim* y el *Giese* entraron en el puerto de Narvik mientras aún se negociaba a bordo del *Eidsvold*, por lo que el comandante del *Norge* pudo dudar si quienes se acercaban eran los destructores británicos cuya presencia en el Vestfjord había sido anunciada. El *Arnim* fue el primero en acercarse al muelle de correos. Cuando se le disparó desde el *Norge* la distancia apenas superaba los 730 metros. Aun así los disparos resultaron cortos. El *Arnim* replicó al fuego, apresurándose a desembarcar sus soldados, mientras el *Norge* se parapetó tras otros barcos, disparando cuatro salvas de su artillería principal y cinco de la secundaria de babor, la mayoría de cuyos proyectiles cayeron sobre la ciudad.

Terminado el desembarco, el *Arnim* obtuvo buena visibilidad sobre el buque noruego y lanzó siete torpedos, dos de los cuales subieron a la superficie e impactaron en el blanco. Tras las explosiones, el *Norge* zozobró a estribor a las 04.55. Murieron 101 de sus tripulantes y 90, incluido el comandante Askim, fueron rescatados. Tras el desembarco de las tropas de los destructores *Giese* y *Heidkamp*, el comandante militar de Narvik rindió la ciudad sin lucha. De los 21 mercantes que había en el puerto nueve eran alemanes —uno de ellos, el *Bockenheim* (4.902 TRB) se autohundió al llegar los destructores, pensando que serían

británicos—, cuatro suecos, cinco británicos, uno danés y dos noruegos.

Al día siguiente, 10 de abril, entre las 04.30 y las 07.00, tuvo lugar la ofensiva británica conocida como primera batalla de Narvik. Solo uno de los tres petroleros que debían abastecer a los destructores alemanes —cuya autonomía era de 2.800 kilómetros a 35 km/h (y la ruta desde Bremerhaven a Narvik ya era de casi 2.000), frente a los más de 10.000 kilómetros a 28 km/h de los destructores clase H británicos— estaba en Narvik: el *Jan Wellem* (antes fábrica ballenera, de 11.776 TRB); los otros dos, *Kattegat* y *Skagerrak*, habían sido hundidos. A las 04.00 del día 10, solo habían cargado combustible los destructores *Heidkamp*, *Zenker* y *Koellner*.

A las 09.52 del 9 de abril, el almirante Charles Forbes (1880-1960), comandante de la Flota Metropolitana (que dirigía desde el acorazado de la clase Nelson *HMS Rodney* (34.270 toneladas y 9 cañones de 40,64 cm) ordenó al jefe de la segunda flotilla de destructores, capitán de navío Bernard Warburton-Lee (nacido en 1895, contaba por tanto cuarenta y cuatro años) que enviara destructores a Narvik «para asegurarse de que no desembarcaban tropas enemigas». A las 12.00, recibía órdenes concretas (procedentes de «Churchill en un estado de gran excitación ejecutiva» y airado con Whitworth) de hundir un buque enemigo en ese puerto, por lo que se dirigió hacia allí con cinco destructores (*Hardy*, el que comandaba y primero de la clase H, de 1.478 toneladas y armado con cinco cañones de 12 cm y ocho tubos lanzatorpedos; *Hotspur*, *Havock*, *Hunter* y *Hostile*; todos de la clase H y botados en 1936), dejando solo tres destructores poco armados y un destructor de flota

patrullando en el Vestfjord.

Al pasar por Tranøy a las 16.00 horas, Warburton-Lee supo del paso de seis destructores alemanes y la toma de Narvik, donde supuestamente habría también un submarino alemán. Informó al mando a las 17.51 de estos datos (y por tanto de su inferioridad numérica) y de que pensaba atacar «en la pleamar», dando tiempo para que se le enviaran refuerzos, cosa que Whitworth no hizo, por no interferir en una operación supuestamente dirigida ya desde Londres.

La tormenta de nieve limitaba la visibilidad a unos 350 metros, por lo que dos submarinos que detectaron el paso de los británicos no pudieron atacarles. Amaneció a las 04.20, momento en que el comandante del *Roeder*, capitán de corbeta Erich Holtorf, malinterpretando las órdenes recibidas, cuando el *Hardy* se encontraba a menos de 2.300 metros de él, dejó su patrulla en el exterior del puerto para regresar a Narvik.

El destructor de Warburton-Lee fue el primero en entrar en el puerto, y nada más localizar al *Heidkamp*, le lanzó tres torpedos desde estribor. Uno de ellos falló, otro hundió un barco mercante y el tercero, a las 04.35, hizo explotar la santabárbara de popa del destructor, donde dormía el comodoro Bonte, que resultó ser una de las 81 víctimas mortales del hundimiento. Virando a babor, el *Hardy* lanzó otros cuatro torpedos contra el *Roeder*, fallando el objetivo.

En segundo lugar entró en acción el destructor *Hunter*, disparando ocho torpedos, uno de los cuales impactó en la sala de turbinas número 2 del *Schmitt*, igualmente anclado en el puerto. Los alemanes, que hasta entonces creían ser atacados desde el aire, respondieron con fuego de artillería.

Contra el mismo objetivo lanzó tres torpedos a las 04.46 el *Havock*. Dos alcanzaron a sendos mercantes y el tercero estalló en la sala de calderas N.º 3 del *Schmitt*, que se partió en dos, cobrándose las vidas de 63 tripulantes.

De los tres destructores alemanes que quedaban en Narvik, el *Künne* y el *Lüdemann* estaban repostando fueloil; el primero, a 37 metros del *Schmitt*, cuya explosión dañó sus motores, dejándolo inmovilizado. El *Lüdemann* fue alcanzado por dos obuses del *Havock*, que destruyeron el cañón N.º 1 y provocaron un incendio, obligando a inundar su santabárbara. El último destructor, *Roeder*, recibió dos impactos del recién llegado *Hostile*. A las 05.00, los tres destructores ingleses, *Hardy*, *Hunter* y *Havock*, se retiraron a cubierto del humo lanzado por el *Hotspur* al llegar al puerto. Este, disparó cuatro torpedos que impactaron en dos mercantes.

En el cañoneo que siguió, el *Roeder* recibió varios impactos más antes de poder lanzar una salva de torpedos hacia el fiordo. Uno de ellos pasó bajo el *Havock*, otro bajo el *Hardy* y otro bajo el *Hunter*. Pudo ser la salva de torpedos más mortal de la guerra, de no ser porque los torpedos alemanes eran defectuosos. Habiendo perdido su potencia eléctrica, el *Roeder* fue abarloado al muelle de correos y abandonado.

Los británicos habían lanzado 22 torpedos, hundiendo dos buques enemigos y cinco mercantes, aparte de dañar a otros dos destructores a cañonazos y causar daños colaterales a un quinto (el *Künne*, por la explosión del *Schmitt*). Solo cuando Warburton-Lee mandó de nuevo al puerto al *Hostile* para lanzar torpedos, pudieron los alemanes avistar desde el

Lüdemann las siluetas de los cinco destructores, y hacerse una idea de lo que les estaba sucediendo, dando la alarma. Precisamente a partir de las 05.14, cuando los destructores británicos volvían al ataque, tras disparar a ciegas el *Hostile* cuatro torpedos, recibió un cañonazo de 12,7 cm bajo su castillo de proa, el único daño sufrido por los británicos hasta ese momento. El *Lüdemann* lanzó cuatro torpedos, uno de los cuales pasó bajo el *Hostile*, también sin detonar.

A las 05.40, cuando los británicos navegaban desde el sur de Narvik con rumbo noroeste, se toparon con tres destructores, el *Zenker*, el *Koellner* y el rezagado *Giese* (con Erich Bey, comandante de la 4.ª Flotilla de Destructores) que sin apenas combustible solo usaba dos de sus seis calderas, saliendo del Fiordo de Herjangen. El duelo artillero desde gran distancia —entre 6,5 y 9 kilómetros— fue inefectivo, también por la escasa visibilidad. A las 05.51 Warburton-Lee informó al Almirantazgo, mandó acelerar a 56 km/h y marchó hacia mar abierto.

Menos de 20 kilómetros al sudoeste de Narvik, los británicos se toparon con dos destructores que venían a su encuentro desde el pequeño Fiordo de Ballangen. Warburton-Lee supuso que serían refuerzos enviados por Whitworth, pero eran el *Thiele* (capitán de corbeta Max-Eckhart Wolff) y el *Arnim*, que habían zarpado a las 05.40. Mientras el comandante británico lanzaba señales de identificación, el *Thiele* viraba a babor a las 05.57 para lanzar una andanada desde 3,6 kilómetros. Tras afinar la puntería con la cuarta salva, dos obuses de 12,7 cm impactaron en el puente de mando, hiriendo mortalmente a Warburton-Lee. Otros impactos destruyeron los cañones de proa y el timón.

También el *Havock* sufrió daños, consiguiendo a cambio un impacto en el *Arnim* y esquivando dos torpedos del *Thiele*, al que lanzó por su parte cuatro que también fallaron. Con la distancia reducida a 2,7 kilómetros, fallaron disparando torpedos tanto el *Arnim* (uno) como el *Hostile* (cuatro). Pasadas las 06.05, el *Thiele* encajó tres obuses que inutilizaron su primer cañón, la sala de control de fuego y la segunda sala de calderas, pero logró lanzar tres torpedos contra el *Hunter* desde 1,5 kilómetros, uno de los cuales explotó en la proa del destructor, deteniéndolo. El *Hotspur*, que lanzó infructuosamente otros dos torpedos contra el *Thiele*, encajó en su puente dos obuses de 12,7 cm que lo dejaron sin gobierno, por lo que a 56 km/h embistió al *Hunter*. Por su parte, desde poco más de 900 metros, el *Arnim* anotó siete impactos contra el *Hotspur*.

En este momento se unió al ataque la flotilla de Bey, con un torpedo infructuosamente lanzado por el *Giese*. El *Hotspur* logró zafarse del *Hunter*, que se hundió, y recibió el fuego de los cinco destructores alemanes, apoyado por el último cañón y un torpedo desde el *Hardy* embarrancado y en proceso de ser abandonado. No obstante, tanto el *Havock* como el *Hostile*, que se habían adelantado casi 4 kilómetros, regresaron para proteger al *Hotspur* y lograron sacarlo del fiordo, ya que tanto el *Thiele* como el *Arnim* quedaron fuera de combate, de modo que solo el *Koellner* siguió a los británicos, mientras el *Zenker* atacaba al *Hardy*, volviendo luego los tres destructores de Bey a unirse para recoger náufragos del *Hunter* (se logró rescatar a 48 hombres).

Lo que O'Hara llama «desafortunado fracaso de Bey por no perseguir agresivamente a los británicos» al menos con

los dos destructores que habían repostado (*Zenker* y *Koellner*) quedó de manifiesto a las 06.50, cuando el vapor *Rauenfels* (8.460 TRB), que llevaba munición de 12,7 cm, vehículos, cañones y munición para las tropas de montaña, se topó con los tres destructores británicos. Tras un cañonazo del *Havock* que causó un incendio, la tripulación lo abandonó y, después de recogerla, los británicos hicieron estallar el barco.

Solo tres destructores alemanes resultaron indemnes (*Zenker*, *Koellner* y *Giese*, este sin apenas combustible); los daños fueron escasos en el *Künne* (aunque tuvo nueve muertos), de mayor gravedad (incluyendo una caldera y dos muertos) en el *Arnim*, mientras que el *Thiele* perdió un cañón y el control de tiro, inundándose su santabárbara, aparte de los daños en el casco y las máquinas (13 muertos). También el *Lüdemann* (con dos muertos) perdió un cañón y su santabárbara. El *Roeder* (con 13 muertos) quedó inmovilizado, el *Heidkamp* se hundía (81 muertos) y el *Schmitt* estaba hundido (50 muertos). Los destructores británicos perdidos, *Hunter* y *Hardy*, registraron 108 y 19 bajas mortales: 127 en total, frente a los 170 alemanes.

A las 20.12, el Almirantazgo, que consideraba que los alemanes disponían de campos de minas, baterías de costa, dos cruceros, seis destructores y uno o dos submarinos (esta era la única fuerza que subestimaban, pues había cinco U-Boote en el fiordo: U 24, U 46, U 48, U 51 y U 64) ordenó al capitán de navío D. G. Yates, comandante del *HMS Penelope* (crucero ligero de la clase Arethusa, en servicio desde noviembre de 1936, con 5.355 toneladas de desplazamiento y armado con seis cañones de 15,2 cm y seis tubos

lanzatorpedos) que atacara esa noche o al día siguiente, con los destructores disponibles, si lo consideraba «una operación justificable».

A las 22.19, Whitworth pidió claridad en las órdenes y Churchill respondió diciendo a Yates que el Almirantazgo apoyaría cualquier decisión que tomara (lo que O'Hara interpreta como si exigiera un sacrificio a lo Warburton-Lee); pero a las 23.10 Yates respondió que los campos de minas y baterías de costa desaconsejaban el ataque. La precaución fue inútil, ya que el día 11 a las 15.00 horas el *Penelope* resultó dañado al chocar contra una roca sumergida. Los británicos ordenaron entonces un ataque del portaaviones *Furious* (22.000 toneladas y un máximo de 40 aviones).

Por parte alemana, el Grupo Naval Oeste mandó a Bey escapar de Narvik con los *Zenker* y *Koellner*, pero este descubrió a las 22.05 del día 10, al pasar por la isla de Barøya, 50 kilómetros al oeste de Narvik, las sombras de dos destructores (*Bedouin* y *Eskimo*) y un crucero (*Penelope*), por lo que tras acercarse a 6,4 kilómetros, lanzó humo y regresó al puerto, si bien los británicos no vieron ni a los destructores ni el humo. En la tarde del día 11, estaban operativos el *Lüdemann* y el *Künne*, mientras que el *Roeder*, amarrado al muelle de correos, podía usar sus dos cañones de proa como batería flotante.

A pesar de contar con cuatro destructores, Bey no atendió a la presión del Mando Naval Oeste para escapar. Esa noche, al dirigirse hacia el Fiordo de Ballangen como punto de dispersión, embarrancaron el *Koellner* y el *Zenker*. Los daños del *Koellner* eran tan graves que su tripulación desmontó los

cañones para instalarlos en tierra. A las 11.00 horas del día 12, Bey apareció y ordenó al comandante del *Koellner* que volvieran a instalar todo el armamento a bordo, orden que el teniente de navío Heye, jefe de máquinas, señala como «incomprensible para la tripulación. Habían pasado por un viaje indescriptiblemente duro en un huracán, perdiendo dos hombres por la borda. Y en la cumbre del agotamiento físico, se enteran tras los primeros días en Narvik de que no volverán a casa, al menos no en este barco. Y ahora esto» (Koop y Schmolke, *Destructores*, p. 62). Con la dirección de tiro inundada, los cañones tenían que dispararse individualmente y a ojo.

La única incidencia bélica del 12 de abril en Narvik fue un bombardeo de dos escuadrillas de aviones Fairey Swordfish (torpedero naval del que llegarían a producirse 2.400 ejemplares, que se empezaron a entregar en 1936, con velocidad máxima de 222 km/h, envergadura de 14 metros y capacidad para un torpedo de 731 kilos o 700 kilos de bombas) del *Furious*: dos de ellos fueron derribados. La metralla de las bombas arrojadas causó algunas bajas en el *Giese* y mató a ocho marineros en el puerto. Tras este fracaso, por orden del Almirantazgo, Forbes envió al ataque a Whitworth en al acorazado *Warspite* (en servicio desde 1915, con 31.315 toneladas, 8 cañones de 38,1 cm, 12 de 15,1 cm y cuatro tubos lanzatorpedos), acompañado por tres destructores-dragaminas y otros seis en misión ofensiva.

El 13 de abril a las 07.30 se concentraron las unidades británicas y a las 10.10 ya habían informado los descodificadores del Grupo Naval Oeste a Bey sobre la fuerza enemiga que le atacaba. Bey tardó casi media hora en

transmitir la novedad: al mismo tiempo (10.40) el destructor *Eskimo* (de la clase Tribal, alistado en diciembre de 1938, con 1.921 toneladas y armado con cuatro pares de cañones de 12 cm y cuatro tubos lanzatorpedos) localizaba a la altura del faro de Tranøy al submarino *U 48*, que hizo inmersión y fue atacado con cargas de profundidad mientras duró el paso del *Warspite* y su compañía.

La mar estaba en calma y la visibilidad superaba los 18 kilómetros al comenzar la segunda batalla de Narvik, que duraría de las 12.30 a las 17.00 horas de ese 13 de abril. A las 11.52, el *Warspite* lanzó su Swordfish de observación desde 9 kilómetros al oeste de la isla de Barøya y a las 11.56 el *Künne* informó del avistamiento del enemigo, tras lo que Bey mandó zarpar a los destructores, pero olvidó informar a los submarinos U 64 (que estaba en la boca del Fiordo de Herjangen) y U 41 (que estaba en el puerto de Narvik y, al oír la alarma, la tomó por un ataque aéreo e hizo inmersión sin más).

A partir de las 12.03 el avión del *Warspite* informó sobre la posición del *Künne* frente a Tjellebotn (30 kilómetros al oeste de Narvik, donde el Ofotfjord empieza a ensancharse), de la del *Koellner* y de la del *Lüdemann* a la entrada del puerto. De regreso, localizó al U 64 y lo hundió con una bomba de 45 kilos (murieron ocho tripulantes y 38 lograron escapar con aparatos de buceo). A la entrada del Fiordo de Narvik, el U 46 observó al *Warspite*, que navegaba a 28 km/h, desde menos de 600 metros. Antes de poder disparar, golpeó un escollo que le hizo subir a la superficie, pero los vigías británicos no lo vieron, ocupados en dar la alarma de avistamiento del *Künne*, a 11 kilómetros de los destructores

en vanguardia.

Mientras los *Lüdemann*, *Zenker* y *Arnim* se reunían fuera del puerto, quedaban allí el *Thiele* y el *Giele* calentando calderas. Después de que los destructores británicos pasaran por Ramnes y Hamnes sin la oposición de las baterías de costa que temían encontrar, comenzó su duelo artillero contra los *Lüdemann* y *Zenker*. A las 12.59 el *Warspite* abrió fuego contra el *Künne* desde 17 kilómetros con sus cañones de 38,1 cm, provocando aludes de nieve en las montañas.

A partir de las 13.05, los destructores *Bedouin*, *Punjabi* y *Eskimo* llegaron al lugar donde se encontraba emboscado el *Koellner*, previamente descubierto por el Swordfish del *Warpite*, por lo que el destructor alemán apenas pudo lanzar dos torpedos y una andanada desde 3,5 kilómetros antes de recibir un impacto de torpedo y numerosos cañonazos, también de los destructores *Icarus* y *Cossack* a su paso. A las 13.19, el submarino U 25, que esperaba en la costa norte del fiordo cerca de Liland, a 20 kilómetros de distancia de Narvik, disparó desde 730 metros contra el *Cossack* dos torpedos que fallaron el blanco. A las 13.25 era el turno del *Warspite* para disparar contra el *Koellner*, al que impactó al menos inicialmente con dos obuses, volviendo a dispararle a las 13.30 cuatro andanadas que lo hundieron (31 tripulantes murieron).

Para entonces, el *Thiele* se había unido al grupo de tres destructores alemanes que casi había retrocedido hasta el puerto. Con la metralla de un disparo que falló por poco, los alemanes inutilizaron a las 13.40 el primer cañón del *Bedouin*, que lideraba por el sur el grupo de vanguardia que formaba con el *Punjabi* y el *Eskimo*, 4,5 kilómetros delante

del resto de unidades británicas. A las 13.50 los británicos dieron por terminada la búsqueda de minas, y al poco el *Künne* lanzó torpedos contra el *Warspite* sin éxito y el *Arnim* lo hizo por tres veces con el mismo resultado, pasando al menos un proyectil bajo el casco del *Cossack*. También el *Thiele* lanzó dos torpedos, y entretanto 10 Swordfish del *Furious* arrojaron bombas cerca del *Künne* y del *Arnim*, resultando derribados dos aparatos.

Bey ordenó la retirada al Fiordo de Rombaken, al norte de Narvik, habiendo agotado su munición tanto el *Arnim* como el *Zenker*. Junto con ellos navegaron el *Lüdemann* y el *Thiele*, pero el *Künne*, también sin munición, se dirigió hacia el Fiordo de Herjangen. En el puerto, los *Giese* y *Roeder* trabaron fuego con los tres destructores británicos de vanguardia desde las 13.52, lanzando el *Giese* tres torpedos. *Bedouin* y *Punjabi* respondieron con sus últimos cinco torpedos, explotando solo uno de ellos contra el muelle, y arrancando las amarras del *Roeder*. El *Punjabi* fue alcanzado cinco veces, quedando destruida su sala de control de tiro e inundándose su cuarta santabárbara. A las 14.05 el *Giese* logró poner en marcha su motor de babor, convirtiéndose en blanco de todos los disparos. Lanzó sus últimos cuatro torpedos, que el *Punjabi* esquivó, aunque al recibir un sexto impacto de obús se retiró del combate. Tras continuos impactos del *Bedouin* y *Warspite* (al menos 18 de 12 cm y 3 de 38,1 cm), el *Giese* tuvo que ser abandonado, muriendo 83 de sus tripulantes. El U 51 aprovechó esta circunstancia para abandonar en inmersión el puerto de Narvik sin participar en el combate.

A las 14.13, mientras el *Künne* estaba siendo abandonado

y su tripulación colocaba cargas explosivas para hundirlo, se le acercaron los destructores *Eskimo* y *Forester*, lanzando cinco torpedos. El destructor alemán explotó —por las cargas de demolición o los torpedos— sin haberse registrado bajas mortales en su tripulación.

Aunque Whitworth ordenó al *Warspite* liquidar las defensas del puerto y a los destructores perseguir a los buques alemanes, el *Cossack* y el *Kimberley* se interpusieron al entrar en el puerto, obligando al acorazado a suspender el fuego a las 14.15. El *Cossack* inició a las 14.20 un duelo contra el *Roeder*, que con solo dos cañones logró los primeros impactos, dejando al destructor británico sin control de tiro, e impactando seis veces más hasta dejar al *Cossack* sin propulsión en apenas dos minutos. Siguió el duelo con el *Kimberley*, hasta que el *Roeder* agotó su munición, momento en que fue abandonado por los 25 tripulantes que manejaban sus cañones.

A las 14.24 entraron en el Fiordo de Rombaken los destructores *Eskimo* y *Forester*. Bey había preparado una emboscada con los dos destructores capaces de combatir, *Lüdemann* (cuatro torpedos y cuatro cañones) y *Thiele* (dos torpedos y cuatro cañones) apuntando al lugar más estrecho del fiordo (donde en 1964 se construirá el puente Rombaksbrua, de 765 metros), mientras enviaba a los *Zenker* y *Arnim* para ser barrenados al fondo del fiordo, zona que no podía verse desde el estrecho, a causa de la curva que hace el golfo, en la que estaban apostados el *Lüdemann* al norte y 4,6 kilómetros al este del estrecho, y el *Thiele* al sur y 5,6 kilómetros al este.

El *Eskimo* fue el primero en pasar el estrecho a las 14.45.

Los alemanes fallaron el blanco, mientras que el *Eskimo* impactó en el cañón N.º 3 del *Lüdemann*, que lanzó sus torpedos justo antes de que nuevos impactos inutilizaran sus cañones 4 y 5, tras lo cual su comandante, el capitán de corbeta Herbert Friedrichs, decidió retirarse al fondo del fiordo para barrenar el buque, recibiendo de camino varios impactos más del *Eskimo* en popa.

El *Forester* pasó el estrecho y los dos destructores británicos dispararon con éxito contra el *Thiele* y se prepararon a hundirlo con torpedos, momento en el que llegaron los torpedos lanzados previamente por el *Lüdemann*, uno de los cuales pasó bajo el *Forester*. Desde el estrecho, pero sin pasarlo por falta de espacio, el *Hero* disparaba también sus cañones de popa contra el *Thiele*. Este lanzó su último torpedo, que a las 14.51 explotó bajo el cañón N.º 1 del *Eskimo*, arrancándole la proa. Tan solo un minuto después, este destructor respondió con sus últimos torpedos, fallando, por lo que cedió su puesto al *Hero*, bombardeando los tres al *Thiele* hasta que el destructor alemán se quedó sin munición. A las 15.00 horas, el capitán de corbeta Wolff viró hacia la costa y encalló su buque, con 16 bajas mortales y 28 heridos.

Para entonces incluso el *Warspite* había entrado en el Fiordo de Rombaken. Mientras tanto, en Narvik estallaban a las 15.20 las cargas de demolición del *Roeder* —justo después de que se retirara del buque el equipo de abordaje enviado desde el destructor *Foxhound*—, al mismo tiempo que las del *Arnim* en el fondo del fiordo. A las 15.45 el *Hero* empezó a disparar contra el *Zenker*, hundiéndolo en cinco minutos, mientras lo abandonaban sus últimos tripulantes (Bey entre

ellos). Desde el *Hero* y el *Icarus* se enviaron sendas cuadrillas de abordaje que izaron la enseña británica en el *Lüdemann*. Whitworth decidió no remolcar el destructor como botín de guerra, por miedo a exponer sus buques a ataques aéreos alemanes, y un torpedo del *Hero* terminó con el último de los nueve destructores alemanes. Al poco, en efecto, tuvo lugar un ataque de la Luftwaffe que no causó ningún daño a los británicos.

A las 17.55 salieron del fiordo los buques británicos, sin intentar un desembarco en Narvik que no se les había ordenado. El destructor *Ivanhoe* superó sin novedad un ataque aéreo mientras recogía a los tripulantes del malogrado *Hardy*. A las 18.40, el U 25 estaba a punto de disparar sus torpedos contra el *Warspite* en Kjeldeboth, ensenada al sur del fiordo, 30 kilómetros al oeste de Narvik, cuando fue localizado por el sonar del *Foxhound*, que lanzándole cargas de profundidad impidió la acción. El capitán de corbeta Viktor Schütze (1906-1950) logró lanzar media hora después contra el *Ivanhoe*, desde menos de 1,4 kilómetros, un torpedo que probablemente no funcionó.

El U 46 observó a los buques británicos sin poderse poner a tiro y el U 51 permaneció en inmersión sin observar. Whitworth, ignorante de la amenaza, regresó a Narvik con el *Warspite* para ayudar a los destructores *Cossack* y *Eskimo*, momento en el que el U 25 volvió a atacarle, fallando de nuevo. Solo a las tres de la madrugada del 14 de abril logró el *Cossack* salir del puerto dando atrás. En la última pasada, el U 46 casi se puso a tiro de estos dos destructores, y el U 48 lanzó torpedos contra el *Warspite*, como siempre sin éxito. El último buque británico en dejar Narvik fue el *Kimberley*, que

a las 15.00 horas del 14 de abril perdió por fuego alemán cinco hombres al hundir un hidroavión anclado en el puerto.

La segunda batalla fue una victoria británica en la que O'Hara señala como notable fallo estratégico no tomar Narvik, donde incluso un día o una semana después «un batallón de guardias escoceses podría haber desembarcado bajo el paraguas de los cañones navales». Además, califica de «peligrosa e innecesaria» la utilización del *Warspite*, «cuya mayor contribución correspondió a su avión de reconocimiento», pudiendo considerarse afortunado de que todos los ataques de torpedos contra él fallaran.

El fracaso de los submarinos alemanes en Narvik, a pesar de la dificultad de operar en aguas poco profundas y sin cartas marinas adecuadas, es calificado por O'Hara como «inexplicable», pues dispararon muy pocos torpedos. El que además estos fallaran pudo tener su causa en los elevados espacios de tiempo que los submarinos permanecían sumergidos ante la presencia de barcos aliados, ya que el aumento en la presión del aire pudo afectar al sistema de guiado de los torpedos (ventilador hidrostático).

Bey no solo no fue castigado por no haber intentado sacar de Narvik a sus destructores, sino que el 9 de mayo de 1940 Hitler le concedió la Cruz de Caballero (Ritterkreuz) y al día siguiente Raeder lo nombró Führer der Zerstörer.

La tercera batalla de Narvik comenzó el 17 de abril al desembarcar tropas británicas al norte de la ciudad, en la que Dietl se defendía con 1.800 cazadores de montaña y 2.600 marinos. El 12 de mayo desembarcó en Bjerkvik la 13.ª Semibrigada de la Legión Extranjera francesa, cuyo jefe, el general Antoine Bethouart (1889-1982), afirmó que de sus

2.000 efectivos eran españoles 500. El excombatiente cenetista Eduardo Pons Prades afirmaría en cambio que los españoles eran la mitad y que 500 de ellos murieron allí. Al sur llegaron tropas polacas y desde el este completaron el cerco 10.000 noruegos. Los alemanes abandonaron la bahía, retirándose a las montañas, donde a mediados de mayo se llegó a dar a Dietl orden de internarse en Suecia para evitar la captura. Los días 17 y 18 de mayo recibió algún apoyo aéreo, pero solo 90 paracaidistas de refuerzo. El 28 de mayo, el general autorizó a evacuar Narvik a los últimos 150 cazadores de montaña y 250 marineros que aún resistían frente a la 13.ª Semibrigada francesa.

Desde el 10 de mayo, Noruega pasó a un segundo plano, al comenzar los alemanes la campaña de Francia o del Oeste (pues el Plan Amarillo implicaba, como había pasado en la Primera Guerra Mundial, invadir dos países neutrales: Holanda y Bélgica), mientras que ese mismo día los británicos llevaban a cabo la ocupación de Islandia (Operación Fork) con una fuerza de 800 soldados. Aunque la operación había sido propuesta el 28 de abril por Churchill para adelantarse a supuestos planes alemanes, estos no existían, e incluso la hipótesis había sido rechazada por irrealizable en el juego de guerra organizado por la Kriegsmarine entre fines de febrero y principios de marzo de 1939, con oficiales de la Luftwaffe y el ejército presentes.

Tras la ocupación británica, el Mando de Operaciones (Skl) planeó con fecha 16 de mayo una Operación Ikarus de ocupación de Islandia, que Raeder presentó a Hitler el 20 de junio de 1940, asegurando que exigiría la implicación de toda la flota alemana, y que en todo caso se consideraba

imposible mantener la isla, porque la Royal Navy haría impediría los abastecimientos. Todavía el 20 de noviembre de 1942 registraría el diario de la Skl una orden de Hitler para replantearse la ocupación de Islandia «con submarinos de transporte, dado que la isla solo está ocupada por fuerzas estadounidenses». El 26 de noviembre respondía la Skl que solo estaban disponibles «tropas de sabotaje de la unidad especial Brandenburg».

Cuando todo apuntaba a la rendición de Dietl en Noruega, a la vista de la derrota en Francia, los británicos decidieron retirarse el 24 de mayo. La evacuación de los aliados tuvo lugar del 4 al 8 de junio, en la Operación Alphabet. El gobierno noruego decidió continuar con el ataque, pero sus tropas no respondieron y el 8 de junio el coronel Otto Ruge capituló siguiendo órdenes del rey Haakon VII, que huyó al Reino Unido. El mismo día, los alemanes retomaban Narvik y dos días después la campaña había terminado. Entre los documentos perdidos por los ingleses al evacuar Bergen que pudieron ser aprovechados por los alemanes se contaba el código de la marina mercante (Merchant Navy Code) y el del Ministerio de Exteriores (Foreign Office's Inter-Departmental Cipher).

La ocupación de Noruega había gozado relativamente del factor sorpresa —salvo en el caso del *Blücher*— y se saldó con el hundimiento de ese crucero pesado, dos ligeros, 10 destructores y seis submarinos, aparte de cinco transportes, cuatro de los ocho petroleros utilizados y varios mercantes. Fue el OKW, contra la opinión de Raeder, quien insistió en la participación en el Grupo Oslo tanto del *Blücher* como del *Lützow*, que resultó dañado. Raeder, que aceptó por razones

de «prestigio», reconocería más tarde que aquello fue «un inequívoco error estratégico». La creencia hitleriana de que Noruega era un lugar decisivo para la guerra, y el apego obsesivo de Raeder a ese país al margen de cualquier «análisis estratégico sobrio» en palabras de Salewski, concentraría allí buena parte de los esfuerzos navales.

Raeder trató de implicarse en la política noruega, apoyando la firma de un tratado de paz con ese país, apoyando al gobierno títere de Quisling y en cambio pidiendo la dimisión del comisario del Reich para Noruega, Josef Terboven (1898-1945), por sus estrechos vínculos con Göring; fomentando la quimera de una «comunidad germánica del norte» en la que pudieran incluirse con cierto grado de autonomía Suecia y Finlandia, e incluso la fundación de una ciudad alemana cerca de Trondheim, donde pudieran construirse buques de cualquier tamaño gracias a sus profundas aguas.

Todavía el 22 de junio de 1940 —y por tanto a sabiendas de que podría utilizar las bases atlánticas francesas—, Raeder seguía apostando en el KTB del OKM por Noruega como principal base de la flota de superficie, proponiendo desplazar a Trondheim todas las fuerzas pesadas y alegando que sería «intolerable» desaprovechar «la gran ventaja militar que la ocupación de Noruega ha ofrecido a la armada». El fracaso en mejorar las relaciones con los noruegos será indicado posteriormente por Raeder como «una de mis principales razones para dimitir».

La campaña de Noruega evidenció el mal funcionamiento de las pistolas magnéticas de los torpedos, problema arrastrado desde 1935, que Dönitz denunció como motivo

para perder «victorias seguras» y dejar a sus submarinos «desarmados». Desde octubre de 1939, Dönitz había ordenado renunciar a los torpedos magnéticos, tras fallos espectaculares como el del U 39 frente al *Ark Royal*. Ahora, los técnicos revelaron (lo sabían desde octubre de 1939: lo que nunca supieron fue la causa) que tanto los torpedos magnéticos como los de espoleta de contacto navegaban dos metros por debajo de la profundidad a que se les programaba y no podían hundir barcos de calado menor a cuatro metros: es decir, destructores y buques de escolta.

Raeder respondió a esa crítica en un memorándum fechado el 11 de junio, revelando que si no se habían construido más submarinos a partir de 1938, optando en cambio por los grandes buques, fue «por las necesidades políticas de la época, decididas por el Führer», que hasta el último minuto confió en posponer para 1944-1945 la guerra contra el Reino Unido. Con todo, calificaba de extraordinariamente rápida la construcción de submarinos y de necesaria por «inexcusable» la construcción de grandes buques, cuyas ventajas no habrían sido superadas de haber dedicado esos esfuerzos al desarrollo de otras armas y tácticas.

Con las nuevas bases de que disponían, Raeder pedía a sus mandos que se liberaran de la presión psicológica de tener un enemigo superior y buscaran atacarlo en puntos estratégicos claves. Pero ni el jefe de la flota ni el del Grupo Oeste desplegaron los dos acorazados disponibles —*Scharnhorst* y *Gneisenau*—, así que tuvo que ser el propio jefe de la Kriegsmarine el que expresara, completando el 23 de mayo de 1940 las ideas de otra directiva firmada cinco

días atrás, su deseo de ver operaciones «frecuentes, activas y multilaterales», que como Weserübung fueran novedosas, con un «espíritu ofensivo incondicional y la resolución de causar daño al enemigo a toda costa».

En el campo del descifrado, Bletchey Park consiguió desvelar, una semana después de la invasión alemana de Noruega y Dinamarca, el código utilizado en los mensajes del ejército alemán, al que llamaron *yellow* (amarillo). A fines de abril, la captura del mercante alemán *Polaris* proporcionó una copia de los códigos navales, lo que permitió descifrar Enigma durante unos meses, hasta que el ejército cambió sus códigos y los del *Polaris* expiraron. El 31 de mayo de 1940, el hundimiento del U 13 a 17 kilómetros de Lowestoft proporcionó a los británicos algunos rotores de la máquina Enigma.

En diciembre de 1940, Bletchey Park descifró el código Enigma de la Abwehr y a fines de febrero de 1941, el de la Luftwaffe en el Mediterráneo, al que los británicos llamaron azul claro (light blue code). En primavera de 1941, los descodificadores británicos proporcionaban información *Ultra* (procedente de la descodificación de los mensajes codificados con la máquina Enigma) relativa a la Luftwaffe casi con la misma velocidad con que los alemanes podían leer sus propios mensajes, pero aún no disponían del código Hydra usado por la Kriegsmarine.

Los mayores éxitos de Bletchey Park serían el definitivo descifrado de la clave naval a fines de 1942 (perdida a principios de ese año), la construcción por Alan Turing y el ajedrecista Hugh Alexander de las máquinas llamadas bombas, para agilizar el proceso de descifrado, y sobre todo

la construcción en diciembre de 1943 por el equipo de Tommy Flowers de Colossus, el primer ordenador electrónico programable, diseñado para contrarrestar las teleimpresoras cifradas alemanas.

7. OPERACIÓN JUNO: EL HUNDIMIENTO DEL «GLORIOUS»

El abandono de Noruega por los aliados coincidió con la Operación Juno, propuesta el 21 de mayo por Raeder precisamente para probar el provecho que podía obtenerse de Noruega atacando el comercio hacia el Reino Unido y los transportes aliados hacia Narvik, como forma de influir tanto en la propia campaña de Noruega como en la de Francia. El jefe de la Kriegsmarine decidió atacar asumiendo riesgos porque percibía un peligro aún mayor de que la armada quedara marginada en los planes de Hitler. En busca de la «victoria total» Raeder decidía desplegar sus mayores buques de forma individual, sin miedo a la superioridad enemiga e incluso con pretensión de presionar a los británicos.

Marschall recibió sus órdenes el 29 de mayo y dos días después de manos de Raeder, pero eran mucho menos concretas que las del Grupo Oeste, al que se ordenaba penetrar el Andfjord, principal fiordo al norte del Vestfjord y el de Narvik, y los demás fiordos en torno a Harstad, ciudad de la provincia de Troms situada en el norte de la isla de Hinnoya, que por el sur da al Vestfjord.

Marschall zarpó el 4 de junio a bordo del *Gneisenau*, acompañado por su gemelo *Scharnhorst*, por el *Admiral Hipper* y los destructores *Z20 Carl Gaster*, *Z10 Hans Lody*, *Z15 Erich Steinbrinck* y *Z7 Hermann Schoemann*. El 5 de junio

pasaron por un campo de minas colocado por el submarino británico *HMS Narwal* (de la clase Grampus), en el que se perdieron el dragaminas *M 11* (de la clase 1935, murieron cinco de sus 84 tripulantes) y el mercante de abastos *Palime* (2.873 TRB, fue embarrancado y abandonado).

Tras abastecer de combustible al *Hipper* y los destructores en alta mar los días 6 y 7, Marschall celebró una conferencia de comandantes en el *Gneisenau* y, a la vista de la retirada enemiga, decidió marchar en busca de buques enemigos que participaran en la evacuación, en vez de apoyar al ejército atacando Harstad o Narvik. El 8 de junio, el *Hipper* y los destructores hundieron un petrolero de la armada británica, el *Oil Pioneer* (5.666 TRB), un bou antisubmarino, el *Juniper* (585 toneladas), y un transporte de tropas vacío, el *Orama* (19.840 TRB), dejando en cambio escapar sin dañarle al buque hospital *Atlantis* bajo la condición de que no notificara su encuentro con los alemanes hasta llegar a puerto.

A las 13.30, Marschall envió al *Hipper* y los destructores a cargar combustible en Trondheim, navegando solos los dos acorazados hacia el norte y luego noroeste, con el *Gneisenau* al frente a 35 km/h. La visibilidad era excelente y a las 15.46 los vigías del *Scharnhorst* avistaron humo hacia el este con rumbo 60º. A las 16.00 horas percibieron un mástil y calcularon la distancia en 40 kilómetros. A las 16.06 los alemanes viraron a estribor hacia el noreste y a las 16.10 los vigías dijeron ver una cubierta de vuelo y dos destructores, uno al norte y otro al sur del buque principal, que no era otro que el portaaviones *Glorious* (botado en 1916 como crucero de batalla y reconvertido entre 1924 y 1930,

desplazaba 25.371 toneladas, embarcando 48 aviones y armado con 16 cañones antiaéreos de 12 cm), comandado por el capitán de navío Guy D´Oyly-Hughes, junto al que navegaban, a 50 km/h, los destructores *Ardent* (de la clase A, con 1.370 toneladas de desplazamiento y armado con cuatro cañones de 12 cm y ocho tubos lanzatorpedos en dos montajes cuádruples; lo mandaba el capitán de corbeta J. F. Barker), a estribor, y *Acasta* (de la misma clase, mandado por el capitán de fragata C. E. Glasfurd) a babor.

El *Glorious* había acogido el 28 de mayo a ocho Hurricanes y 10 Gladiator de los escuadrones 46 y 263, cuyos pilotos, habiendo recibido orden de destruir sus aparatos en el aeródromo de Bardufoss —100 kilómetros al norte de Narvik— prefirieron apontar en el portaaviones (aunque ninguno de ellos lo había hecho antes, y para el caso de los Hurricanes fue un estreno absoluto). Llevaba 36 aviones, pero solo 16 disponibles: seis Swordfish del Escuadrón 823 y 10 Sea Gladiator del Escuadrón 802. Los otros almacenados y no disponibles, eran los Hurricanes y Gladiator de la RAF evacuados.

Según la historia oficial, el *Glorious* se había separado del segundo convoy de tropas por falta de combustible, pero según O'Hara su comandante había pedido permiso al jefe de portaaviones, vicealmirante Lionel Victor Wells (embarcado en el *Ark Royal*) para marchar por su cuenta hacia Scapa Flow porque le urgía llevar ante un consejo de guerra al jefe de su aviación embarcada, quien se negó a realizar un determinado ataque (Wells murió en 1965 sin que al parecer nadie le hubiera preguntado por qué concedió ese permiso).

El *Glorious*, a pesar de haber reconocido la presencia de dos buques sin identificar, siguió su curso sin ordenar zafarrancho de combate hasta las 16.20 horas, ordenando entonces subir a cubierta torpedos para colocar en tres de los seis Swordfish que iban a bordo. Los alemanes viraron 90º hacia el sudeste para aproximarse al portaaviones, dando a las 16.27 casi 54 km/h y disparando desde 14,6 kilómetros contra el *Ardent* la artillería secundaria (15 cm) de ambos acorazados. Los tres buques británicos lanzaron humo, pero el SOS enviado por radio por el *Glorious* fue tan débil que cuando media hora más tarde lo captó el crucero *Devonshire*, aunque estaba a menos de 130 kilómetros, no pudo descifrar de dónde ni de quién procedía.

A las 16.30, los cañones de 28,3 cm del *Scharnhorst* empezaron a disparar contra el blanco principal desde 26 kilómetros y la tercera andanada alcanzó al portaaviones a las 16.38 desde 24,14 kilómetros: fue el impacto más lejano logrado por la artillería de un acorazado durante la Segunda Guerra Mundial. Los obuses penetraron la cubierta de vuelo, explotaron en el hangar superior y provocaron un gran incendio, interrumpiendo el intento de armar los Swordfish, que en estado de guardia hubieran debido estar listos para lanzarse en 10 minutos desde la alarma.

En un intento por defender al *Glorious*, el *Ardent* lanzó torpedos a las 16.42 contra el *Scharnhorst*, que los esquivó virando 30º a babor. Solo después de alcanzado viró el portaaviones hacia el sudeste para huir de los alemanes. A las 16.56 un obús del *Gneisenau* impactó en la isla del *Glorious*, matando a su comandante, solo dos minutos antes de que el portaaviones quedara completamente cubierto por

una cortina de humo que obligó a los alemanes a suspender el cañoneo.

A las 17.02 el *Ardent* volvió a lanzar media andanada de torpedos contra el *Scharnhorst*, que la esquivó y logró dos impactos artilleros en el destructor. Quizá por no contribuir este a lanzar humo, a las 17.18 pudo el acorazado alemán volver a disparar contra el *Glorious*. Dos minutos después fue el *Gneisenau* quien impactó en la sala de máquinas central del portaaviones, que frenó, comenzando a virar en un círculo a babor, mientras escoraba a estribor. Se dio la orden de abandonar el barco. A las 17.22, solo dos minutos después del impacto final, su mástil se rompió y el buque comenzó a zozobrar. La artillería del portaaviones había logrado un único impacto de cañón de 12 cm en el *Scharnhorst*.

El *Ardent* se hundió a las 17.28. Mientras tanto, el *Acasta* viró al sudoeste protegido por humo, pero el comandante Glasfurd advirtió a su tripulación que no huía, sino que «lo menos que podemos hacer es dar el espectáculo», según relataría para la historia oficial de la Royal Navy, publicada por Brown (p. 129), el único superviviente, cabo primero Cyril Carter. El destructor salió de la cortina de humo y disparó dos salvas de cuatro torpedos contra el *Scharnhorst*. El acorazado esquivó la última, lanzada a las 17.32, pero en su afán por cañonear al destructor, suspendió la maniobra demasiado pronto y recibió a las 17.39 el impacto de un torpedo a estribor bajo la torreta triple de 28,3 cm de popa (*Cäsar*), que tuvo que ser evacuada. La explosión y subsiguiente inundación mató a 48 tripulantes. La artillería secundaria de ambos acorazados siguió disparando contra el

destructor, que a las 18.20 registró un impacto en el cañón derecho de la segunda torre (*Bruno*), en el preciso momento en que se hundía el *Glorious*. Diez minutos después desaparecía el *Acasta*.

Aunque muchos náufragos pudieron subir a las lanchas Carley de corcho, pocas llevaban agua o provisiones y la temperatura era de 8 grados. La marejada volcó los botes del *Acasta* y así en una de las lanchas, que partió con 22 náufragos, a la mañana siguiente solo quedaban cuatro. El día 9, los supervivientes vieron un crucero británico unos 9 kilómetros al noroeste, y esa tarde dos aviones de búsqueda del *Ark Royal* sobrevolaron las lanchas sin verlas. A las 00.30 del 11 de abril, 54 horas después del hundimiento, 36 hombres del *Glorious* y dos del *Acasta* fueron rescatados por el barco noruego *Borgund*, que los desembarcó en Tórshavn, capital de las Feroe (murieron dos más del portaaviones y uno del destructor). Otros cinco supervivientes del *Glorious* fueron rescatados en la tarde del día 10 por el pesquero noruego *Svalbard II*, y dos del *Ardent* por un hidroavión alemán el día 13, pero uno murió enseguida, lo mismo que otro del anterior grupo, quedando cinco prisioneros.

La Royal Navy cifró sus pérdidas en este combate en 1.474 vidas, 1.162 del *Glorious*, 160 del *Acasta* y 152 del *Ardent*, a los que hay que añadir 41 de la RAF para sumar el total de 1.515 que registra Brown (la asociación de supervivientes, en su web *glarac.co.uk*, los cifra en 1.531). Como consecuencia de esta pérdida, el comandante de la Flota H el 15 de junio ordenó que en adelante se redactara un informe diario sobre la situación de los principales buques enemigos, lo que comenzó a hacerse desde el 21 de junio de 1940. Los

informes del Almirantazgo sobre este combate, que podrían ayudar a dilucidar responsabilidades, están sometidos en virtud de la Ley de Secretos Oficiales del Reino Unido a la regla de cien años de secreto (estarán disponibles en 2040). Con ser desastroso, este encuentro, subraya O´Neil, evitó que los acorazados alemanes pudieran interceptar al segundo convoy de tropas, que estaba a 370 kilómetros de distancia.

El *Scharnhorst* tenía que refugiarse en Trondheim, donde llegaron ambos acorazados el 9 de junio a las 13.00 horas. Tras las reparaciones de urgencia, los dos acorazados salieron hacia Kiel el 20 de abril, pero entonces fue alcanzado el *Gneisenau* a proa por un torpedo del submarino británico *HMS Clyde*, y tuvo que regresar a Trondheim, donde pasaría un mes realizando reparaciones de urgencia antes de poder dirigirse al astillero Howaldtswerke de Kiel, de donde no saldría hasta fines de noviembre. Así se frustró el proyecto de que los dos acorazados patrullaran junto con el crucero *Admiral Hipper*.

Aunque se tratara de continuar la Operación Juno, ya no hubo nuevos éxitos, por lo que la Skl terminó calificando lo sucedido con el *Glorious* como un mero golpe de suerte. De hecho, al saber que era criticado por Raeder, cuando en realidad había optado por una operación más rentable que el mero bombardeo de puertos, Marschall alegó enfermedad para pedir su baja, y fue sustituido por el almirante Günther Lütjens, sin que Raeder se dignara mantener una conversación con él, lo mismo que sucediera al principio de la guerra con Hermann Boehm.

Raeder prometía libertad de acción y animaba a innovar y

combatir con valor, pero luego exigía atenerse estrictamente a las órdenes, en este caso no tanto las de atacar un puerto que ya había sido evacuado, sino las de no entrar en combate (si bien, para atenerse a estas y evitar todo peligro, solo quedaba la opción de bombardear puertos). La actitud del jefe de la Kriegsmarine sería explicada así por su colega Conrad Patzig, en los interrogatorios que sufrió tras la guerra en Estados Unidos y que cita Bird (p. 121): «Raeder se ve fuertemente influenciado por el entorno y las excepcionales circunstancias, y sometido a presión es impulsivo e imprevisible si se ven comprometidos su orgullo y vanidad».

Un nuevo contratiempo tuvo lugar el 20 de junio de 1940: el impacto de uno de los tres torpedos lanzados por un submarino contra el *Gneisenau*, que ese día había comenzado con el *Hipper* y el destructor *Z 20 Karl Galster* una patrulla hacia el Mar del Norte, dejó a la flota de acorazados fuera de juego hasta el 28 de diciembre de 1940. Y tras salir de Kiel, al día siguiente el *Gneisenau* resultó dañado por la marejada, teniendo que suspenderse la actividad, que ya no se reanudaría hasta el 21 de enero de 1941 (Operación Berlín).

Raeder seguía insistiendo a sus mandos en emprender acciones valientes y arriesgadas, para quitarse el sambenito de intrascendencia, buscando justificar la construcción de la futura flota «mundial», en opinión de Bird (p. 121). El propio jefe de la Kriegsmarine le habría dicho a Marschall que «no importa si se pierde un acorazado. Es necesario que el acorazado luche, aunque tenga que ser destruido. Si no hay combate, dirán que los acorazados son inútiles y superfluos».

La invasión de Noruega había supuesto para la Kriegsmarine la inutilización de casi un tercio de sus buques de mayor tonelaje (y el hundimiento de un crucero pesado, dos ligeros, diez destructores, un torpedero y cuatro U-Boote), mientras que la Luftwaffe perdió 242 aparatos. Sobre la armada recayó también la gran mayoría de las bajas oficiales: 1.317 muertos, 1.604 heridos y 2.375 desaparecidos (muchos en alta mar). Los aliados sufrieron en tierra casi 2.000 muertos británicos, 1.335 noruegos, 530 franceses (españoles en su mayoría) y polacos, más 2.500 en el mar con la pérdida de un portaaviones, dos cruceros ligeros, nueve destructores y seis submarinos británicos.

El 5 de mayo de 1940 los alemanes capturaron el sumergible británico *Seal*. A la vista de los fallos de los propios torpedos, copiaron el detonador de contacto de los ingleses. Las cifras de hundimientos, que se habían reducido drásticamente de las 184.405 TRB de febrero a 73.071 (marzo) y 35.433 (abril), remontaron (63.476 TRB en mayo y 335.319 en junio). Entre junio y noviembre de 1940 tuvo lugar el periodo de mayor eficacia de los U-Boote (4.840 TRB por cada submarino), sumando 1,3 millones de TRB hundidas en aguas de Gran Bretaña e Irlanda. Fue lo que los submarinistas alemanes llamaron los buenos tiempos (o tiempos felices).

Pero las teorías de Dönitz sobre la lucha contra los convoyes seguían sin ser una realidad: de los 58 barcos hundidos por los U-Boote en junio, solo ocho viajaban en convoyes, y estos poco protegidos. Todavía entonces provocaban las minas, buques de superficie y aviones alemanes más perdidas (82 barcos) a los británicos que los

submarinos. Sin embargo, el mito se había consolidado. Winston S. Churchill —que desde el 10 de mayo de 1940 se convirtió en primer ministro británico—, comenzará el capítulo XVII del segundo volumen de su obra *La Segunda Guerra Mundial* (titulado «La Batalla del Atlántico») afirmando que «lo único que realmente me causó siempre miedo durante la guerra fue el peligro de los U-Boote. Estuve incluso más ansioso respecto a esta batalla de lo que lo había estado sobre la gloriosa lucha aérea llamada La Batalla de Inglaterra».

TERCERA PARTE. LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

8. LA DERROTA FRANCESA Y LOS PRIMEROS PROYECTOS DE DESEMBARCO

La Kriegsmarine quedó al margen de la campaña de Francia, incluso de un evento tan relacionado con el mar como la toma de Dunkerque, anterior a la Operación Juno. Para los aliados, la Operación Dynamo, del 26 de mayo al 4 de junio, continuó con la evacuación del resto de la Fuerza Expedicionaria Británica (BEF) en Francia (Operación Ariel o Aerial) del 15 al 25 de junio. En la noche del 20 de mayo, los blindados de Guderian llegaban a la costa del Canal de la Mancha, en concreto el Batallón Spitta de la 2.ª División Blindada, siguiendo la margen derecha del Somme hasta su desembocadura en Noyelles-sur-Mer. Al día siguiente, solo un alto mando alemán se atrevería a mencionar la invasión de Inglaterra: Raeder, y no de paso, sino pidiendo una conversación a solas con Hitler. Los motivos los expuso así el jefe de la Kriegsmarine:

> Había llegado el momento en que yo debía plantear ante Hitler la cuestión de una invasión. Debía temer que, si no, una parte irresponsable presentaría su propio proyecto de desembarco, ganándose la atracción de Hitler, y cayéndole de esa forma súbitamente a la armada una tarea irresoluble.

Raeder se refirió a la invasión de Noruega, asegurando que había superado en su éxito las previsiones, lo que podría llevar a suponer que algo semejante sucedería en Inglaterra, pues el salto del Canal podría parecer menos peligroso. La realidad, para Raeder, era la contraria: desembarcar en «las Islas Británicas» era mucho más difícil y peligroso, ya que el

Canal de la Mancha era uno de los mares más traicioneros del mundo. La condición indispensable para un desembarco debía ser el dominio total del aire, que además impidiera a la armada británica entrar en la zona, o garantizara que quedaría muy maltrecha en caso de intervenir. Hitler no manifestó ninguna opinión, pero indicó que no debía emprenderse ningún tipo de preparativos de desembarco.

El 24 de mayo el dictador mandaba detener el avance del ejército alemán, controvertida orden (Haltbefehl) que permitió a los británicos fortificarse en Dunkerque y a la postre evacuar en solo ocho días a 338.226 soldados aliados, al amparo de la propuesta de Göring de dejar exclusivamente en manos de la Luftwaffe la aniquilación de esa bolsa de resistencia. La misma quimera de liquidar al enemigo desde el aire reaparecerá en los planes de invasión de Inglaterra.

El contralmirante Kurt Fricke, jefe de operaciones del Mando de Guerra Naval (Skl), retomó el tema del *Estudio Rojo* de noviembre de 1939 para elaborar un nuevo *Studie England* que entregó a Raeder el 27 de mayo. Tomando en cuenta las preferencias del OHK, además del área de desembarco Pórtland-Yarmouth, adonde deberían llegar los alemanes desde puertos entre Cherburgo (Francia) y Texel (norte de Holanda), admitía una segunda zona entre el estuario del Támesis —South-end-on-Sea— y la desembocadura del río Tyne en South Shields, al este de Newcastle, donde desembarcarían buques salidos de los puertos entre la desembocadura del Escalda (Amberes, Bélgica) y Hanstholm, en la costa danesa del Skagerrak. Con todo, los expertos de la armada seguían dando prioridad a

los puertos al sur del Canal, alegando que sería más fácil proteger la operación desde el aire y mediante minas.

A partir del 31 de mayo, la Kriegsmarine comenzó a preparar por su cuenta una flota de desembarco, encargando Raeder —en abierta contradicción con sus propios recelos y con lo ordenado por Hitler el día 21— esta tarea al capitán de navío Heinz Degenhardt (1893-1945), que tenía el cargo de almirante al mando de Francia, al mismo tiempo que el de jefe de Estado Mayor y de Transporte del Oeste. Tan poco pensaba Hitler en una invasión que el 2 de junio de 1940 —cuando los británicos ya habían terminado la evacuación de Dunkerque—, aseguraba en Charleville ante Von Rundstedt y los mandos del Grupo de Ejército A: «Ahora que Inglaterra probablemente está dispuesta a hacer las paces, podemos pensar en saldar las cuentas con los bolcheviques».

El 7 de junio, la tercera sección de la Skl entregó a Raeder un estudio de 20 páginas sobre las condiciones de navegación y las opciones de desembarco en todos los puertos entre la isla de Wight en el sur y el Wash en el norte. Ese estuario se señalaba como inconveniente para un desembarco, por las fuertes corrientes (más de 9 km/h) y amplitudes (de 6 a 6,5 metros) de sus mareas. Al sur del Támesis, solo parecía recomendable el desembarco en la isla de Sheppey, si bien sería teóricamente posible también en el arco de costa entre Folkestone y Dungeness, ya al sur de Dover.

El gobierno español, al mismo tiempo que transmitía la petición francesa de negociar la paz con los alemanes, entregaba el 19 de junio de 1940 por medio de Antonio Magaz y Pers (1864-1953), embajador en Berlín, un

memorándum (publicado por Paul R. Sweet en la serie D de documentos de política exterior alemana) reclamando, para entrar en guerra al lado de Alemania:

> La región de Orán, la unificación de Marruecos bajo protectorado español, la extensión de su actual región del Sahara hasta los 20 grados [norte], y la extensión de la zona de costa [de Guinea Ecuatorial] entre el delta del Níger [en la actual Nigeria e incluyendo por tanto Camerún] y el cabo López [en el centro de Gabón, por el sur]. En caso de que, después de que Francia se retire de la lucha, Inglaterra continúe con la guerra, España estaría dispuesta, tras una breve preparación de la opinión pública, a entrar en guerra. En ese caso necesitará algún apoyo de Alemania con material de guerra, artillería pesada, aviones para el ataque a Gibraltar, y quizá la cooperación de los submarinos alemanes para defender Canarias.

Hitler no respondió a la iniciativa española y la cuestión de Gibraltar no volvió a plantearse hasta el 30 de julio.

El 20 de junio de 1940 tuvo lugar un encuentro de Raeder con Hitler, en el cual el primero presentó las ambiciones renovadas de los jefes de la Kriegsmarine por la ampliación de su flota y por imponer a Francia las mismas condiciones que en 1918 se impusieron a la armada alemana. El dictador lo rechazó, alegando que implicaría la defección de la flota francesa para echarse en manos de los británicos. En contrapartida, permitió el uso de los puertos de la costa atlántica de Francia. Raeder pidió bases en puntos del Atlántico como Dakar y comprar Madagascar, lo que rechazó Hitler, que quería la isla del Índico para deportar a los judíos.

Raeder mencionó las dificultades de un desembarco en Inglaterra, añadiendo a ellas que los ingenieros de ejército hubieran comenzado por su cuenta a diseñar vehículos especiales para transporte naval. Hitler, sin referirse a los preparativos de desembarco, se limitó a indicar a Keitel que la construcción de tales vehículos especiales se subordinara a la armada. Raeder insistió en que para la Kriegsmarine el

único medio de lucha contra Gran Bretaña era el bloqueo por medio de submarinos, y que un desembarco solo podría tomarse en consideración una vez conseguido el dominio del aire sobre las Islas Británicas.

El 30 de junio de 1940, el nuevo primer ministro Winston Churchill se reunió con el general Thorne, comandante del XII Cuerpo, estacionado en Kent, quien dio por sentado que los alemanes desembarcarían con 80.000 hombres en su franja de responsabilidad de la costa, entre Thanet y Pevensey, la zona frente al Paso de Calais (donde Fricke contemplaba un posible desembarco en las playas entre Folkestone y Dungeness). Churchill reconocía que sería imposible resistir en primera línea y Thorne estaba seguro de que, como sucedió en Sedán, los alemanes encontrarían un punto débil para penetrar las defensas en Canterbury y llegar hasta Londres. Tanto el embajador norteamericano como el propio Estado Mayor de su país estaban entonces seguros de la derrota británica, llegando el jefe de Estado Mayor del Departamento de Defensa, general George Marshall (1880-1959), a proponer la movilización del ejército de reserva y la suspensión de la ayuda militar al Reino Unido, porque esas armas y pertrechos los iban a necesitar los norteamericanos.

El mismo 30 de junio, el diario del jefe del Estado Mayor del OKH, Franz Halder (1884-1972), reflejaba las dudas de Hitler, que no compartía el afán de los marinos por aplastar al Reino Unido, aunque opinaba que «probablemente Gran Bretaña todavía necesite una demostración de nuestro poderío militar antes de ceder y dejarnos las manos libres en el este». Kieser señala (p. 105) que Halder asistió ese día a

una reunión para celebrar su cumpleaños en Berlín, en la que su amigo el secretario de Estado de Exteriores Erns von Weizsäcker (1882-1951, marino militar hasta que en 1920 ingresó en el cuerpo diplomático) le aseguró que aún era imposible pensar en tratados de paz, repitiendo la idea de que Inglaterra necesitaba una demostración de fuerza.

Ese habría sido el punto de partida para que Halder comenzara a elaborar planes de invasión, acudiendo el 1 de julio a la sede del OKM para solicitar consejo al jefe de Estado Mayor de la Skl, vicealmirante (desde el 1 de enero de 1940) Otto Schniewind. Este usó el modelo de la invasión normanda de 1066 para elegir como puertos de partida los situados entre El Havre y Ostende, y como punto de desembarco la costa entre Hythe —al oeste de Folkestone— y Hastings, 15 kilómetros al este de Penvensey. Añadió que las mayores garantías de mar tranquila y con visibilidad se lograrían con media luna, durante una semana a mitad de agosto de 1940 y otra semana en septiembre, y que desde mediados de octubre las nieblas y marejadas impedirían el paso del Canal. Con cálculos semejantes, los británicos habían concluido que el 8 de julio sería la fecha elegida para el desembarco por los alemanes.

Halder confiaba en reunir un millar de pequeños barcos de transporte que pudieran llevar en la primera oleada a 100.000 soldados (un centenar por barco). Schniewing no le corrigió a pesar de que, según Kieser, sabía que en todo el norte de Europa no encontrarían más de 300 barcos adecuados. Los buques de guerra alemanes no tenían misión, ya que la protección del convoy correspondería, en la primera mitad del trayecto, a la artillería terrestre, y en la

segunda mitad a la aviación. «La amenaza de submarinos enemigos puede neutralizarse con redes, y los U-Boote pueden mantener lejos a la Royal Navy». El optimismo de Halder le hacía anular incluso las minas y obstáculos antitanque en las playas, gracias a la acción de zapadores y baterías de costa.

A su regreso al OKH, Halder encargó al teniente coronel Werner Pistorius un plan de invasión, contando con transportar seis divisiones en la primera oleada, apoyadas por carros de combate, y señalando como fecha del desembarco el 15 de agosto y como lugar la franja entre 1º 30' minutos oeste —el extremo occidental de la isla de Wight — y 1º 30' este —el extremo oriental del condado de Kent en el distrito de Thanet, entre Ramsgate y Margate, 30 kilómetros al norte de Dover, por tanto toda la costa suroriental de Inglaterra. Sabedor de que Raeder no estaba dispuesto a colaborar de buena gana con el ejército, Halder ordenó al general Alfred Jacob resolver el problema del transporte en gabarras.

Por fin, el 2 de julio de 1940 tomaba la iniciativa el OKW, en un documento firmado por Keitel, en el que pedía planes de invasión, dado que Hitler había decidido que un desembarco podía ser una solución viable en ciertas circunstancias, la primera de las cuales era la superioridad aérea, por lo que se preguntaba a la Luftwaffe cómo conseguirla. Según dirá Raeder en sus memorias, como primer obstáculo, él puso la condición de que la decisión final correspondiera a la armada. Hitler le dio la razón en que los planes solo se ejecutarían como «último recurso» y al exigir superioridad aérea. Al contrario que los marinos, el

dictador veía peligroso que la invasión pudiera destruir el Imperio Británico, favoreciendo a Estados Unidos y Japón.

El 3 de julio, mientras la flota británica atacaba a la francesa en Mers el-Kebir (Argelia, Operación Catapulta), empezaba la guerra aérea contra Inglaterra, a cargo del 2.º Escuadrón de Combate, al mando del coronel Johannes Fink (1895-1981), apodado «el jefe de la lucha en el Canal» (Kanalkampfführer), con el ataque a un convoy del que fueron hundidos dos barcos, y por la noche más ataques contra puertos ingleses. De esa forma la Luftwaffe confiaba en incitar al combate a los cazas de la RAF, pero estos no aceptaron la provocación.

El 5 de julio de 1940 Raeder insistió a Hitler para que, en lugar de hacerles proposiciones de paz, tratara de derrotar a los británicos, pero no con un ataque directo. Opinó que ocupar Gibraltar sería decisivo para las operaciones navales del Eje. Sin embargo, el dictador negó que dar prioridad a la guerra naval o atacar en puntos periféricos como Gibraltar o Suez garantizara resultados, y opinó que las bases en Francia eran suficientes para presionar al Reino Unido hasta que reconociera «la posición dominante de Alemania» y pudieran cesar las hostilidades. Para Hitler bastaban para lograrlo la guerra submarina y la Luftwaffe.

Mientras Hitler hacía planes de paz para los británicos y miraba hacia la URSS, los planificadores de la Kriegsmarine hacían lo contrario, contando con que los poderes anglosajones «se convertirían en el oponente con que debemos contar en el futuro inmediato», y que una «paz de compromiso» permitiría a los británicos conservar «su gran poder naval» y junto con Estados Unidos ser el rival de

Alemania en «el dominio del mundo». Así pensaba al menos, en un informe firmado el 11 de julio, el encargado del Mando de Operaciones (Skl) para el Mediterráneo, capitán de fragata Frank Aschmann, citado por Schreiber (p. 142-147).

Más importante era el memorándum que ese mismo día presentó Raeder a Hitler con los requerimientos de la Kriegsmarine para la posguerra, y que seguía infravalorando el poder aéreo y los portaaviones, e incluso a los submarinos, mientras insistía en los esquemas tradicionales sobre la flota y la conquista de bases y colonias. Los planificadores daban por sentado que el futuro imperio alemán dominaría el centro de África, del Atlántico al Índico. Para Kurt Fricke era fundamental que Europa estuviera libre de bloqueos. Para garantizarlo, el almirante Rolf Carls, jefe del Grupo de Mando Naval Este —que redactó su contribución a principios de junio—, proponía repartir todas las colonias francesas y británicas entre Alemania, Italia y España, garantizando «de una vez por todas las reclamaciones de Alemania a tener su parte del globo».

El informe contaba con que el Reino Unido, debilitado, se apoyaría en Estados Unidos, convirtiéndose las dos potencias anglosajonas «en los primeros enemigos naturales de Alemania a tener en cuenta» por lo que el Reich debía convertirse, para defender su nuevo imperio euro-africano, en «un poder naval oceánico de primer orden». Sin embargo, Raeder no incluyó en este informe la petición de bases ultramarinas, que solo reaparecería en un documento enviado por la Skl al Departamento de Política Colonial del

NSDAP el 4 de agosto de 1941.

El núcleo de la flota seguía siendo el acorazado, única arma capaz de cortar las comunicaciones marítimas y eliminar el poder naval enemigo, prueba para Bird (p. 135) de que la Kriegsmarine aspiraba a «la primacía de la flota de batalla y de la batalla decisiva»; actuando los submarinos, mientras tal flota no estuviera lista, como arma de disuasión y de lucha en las vías de transporte. Según Salewski, que publica las propuestas de Fricke y Carls, Raeder no compartía el optimismo de sus colaboradores ni habría pasado a Hitler y el OKW todos los datos de estos planes, que contemplaban dos fases: un «objetivo final provisional» hasta el final de la guerra, y otro «objetivo final» que sería la flota con que Alemania mantendría su hegemonía tras la guerra. Para la primera se pedían 50 acorazados, 12 portaaviones, 105 cruceros y 500 submarinos, y para la segunda 80 acorazados, 20 portaaviones, 225 cruceros y 500 submarinos.

También el 11 de julio, la fuerza aérea informaba al OKH de que podía ofrecer para un desembarco en Inglaterra 400 aviones de transporte Ju 52. Si cada uno de ellos podía embarcar 20 soldados, el total de hombres aerotransportables era de 8.000, aún lejos de los 25.000, incluidos entre 6.000 y 7.000 paracaidistas, que el jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe, general Hans Jeschonnek (1899-1943), decía tener disponibles para la invasión.

El 13 de julio el jefe del OKH, Brauchitsch, y su jefe de Estado Mayor, Halder, visitaron a Hitler en el Berghof —la casa en las montañas de Obersalzberg, cerca de Berchtesgaden (Baviera), que el político había alquilado en

1924 y comprado en 1932— para hablar de la invasión. El dictador no les dejó hablar y durante dos horas estuvo perorando, obsesionado con saber por qué los ingleses no se avenían a una paz con él. Los dos militares opinaban que Inglaterra tenía puestas sus esperanzas en Rusia. Hitler insistía en obligar a Inglaterra a plegarse, pero sin romperla: «Si destruimos militarmente a Inglaterra, el Imperio Británico se hundirá, y eso a Alemania no le beneficia en nada. La sangre alemana se habría derramado por Japón, América y otros», copió Halder en su diario. Cuando los militares presentaron el plan de Halder y Schniewind, Hitler lo asumió sin plantear preguntas y ordenó empezar con los preparativos.

Kieser (p. 305) asegura que si a principios de julio los tres jefes de las fuerzas armadas se hubieran puesto de acuerdo en un plan y desde el día 10 la Luftwaffe se hubiera concentrado en destruir radares, aeródromos y fábricas de aviación, en vez de en hundir barcos en el Canal, «la Operación León Marino se habría convertido ya en agosto en una campaña de Inglaterra». El acuerdo tripartido habría sido imposible sin que lo mandara el dictador, opina Kieser:

> Pero Hitler pensaba en junio en una invasión de las Islas Británicas menos de lo que lo hacían Raeder, Brauchitsch y Göring. Y una vez nacida, la Operación León Marino fue la única entre todas las grandes operaciones de la guerra en cuya planificación Hitler nunca intervino ni para tratar de mejorarla. Mientras que hasta ese momento había tenido que imponer cada campaña contra la voluntad de sus generales, inmiscuyéndose en multitud de pequeñeces, en este caso el comandante supremo de la Wehrmacht se conformó con aceptar los planes tal como venían, limitándose a aportar un acompañamiento político externo, es decir, a abrumar a los británicos con amenazas. Hitler nunca tuvo intención de atacar a Gran Bretaña.

Ignorando lo sucedido en el Berghof, el 13 de julio Raeder se mostraba convencido de haber dado carpetazo a la invasión de Inglaterra. Pero el OKH se le adelantaba ahora, manifestando el 15 de julio su preferencia por un

desembarco con muchas cabezas de playa desde Ramsgate (Kent) hasta la bahía de Lyme (Bridport), ampliando en 100 kilómetros el límite occidental señalado el 1 de julio por Halder a Pistorius tras hablar con Schniewind, y opinando que la mayor extensión sería parte del factor sorpresa.

9. SEELÖWE Y FELIX: LAS INVASIONES QUE HITLER NO QUISO REALIZAR

El 16 de julio de 1940 firmaba Hitler la directiva número 16 que bautizaba la operación de desembarco en Inglaterra con el nombre de León Marino (Seelöwe). El dictador manifestaba ambigüedad al mandar que los preparativos de invasión se completaran a mediados de agosto «y, si fuera necesario, se lleven a cabo». Raeder escribirá en el segundo volumen de sus memorias (*Mein Leben*, p. 227-228) que la Operación León Marino imponía a la armada «misiones imposibles».

El 16 de julio la Luftwaffe ya disponía frente a la costa del canal de 750 aviones (en los que podrían embarcar 15.000 soldados) y 150 planeadores. Por su parte, el OKH había congregado 13 divisiones, divididas en dos grupos: uno con 91.000 soldados con cañones, lanzadores de humo, blindados y ametralladoras, lanzagranadas y anticarros, así como 4.600 vehículos y 4.433 caballos, destinados a la primera oleada. La segunda oleada estaba compuesta por 170.300 soldados con material pesado: 34.200 vehículos y 57.550 caballos. Además, se disponía de 26.000 bicicletas.

Entretanto, como ha mostrado Monika Siedentopf, el servicio secreto (Abwehr) hizo todo lo posible por hacer fracasar la Operación León Marino, enviando al Reino Unido agentes cuya ineptitud no pasó inadvertida a los británicos. El mismo día 16 de julio, Canaris convocó en Kiel a los jefes

de las sucursales occidentales de la Abwehr para ordenarles intensificar el espionaje contra el Reino Unido. En Hamburgo, el teniente coronel Friedrich Karl Pretorius, jefe del Grupo I, comenzó la planificación bajo el nombre clave de Lena, previendo enviar por todos los medios posibles el mayor número de espías antes de la invasión. Aunque ya en 1937 Hitler había autorizado espiar a los británicos, en tres años no se había hecho nada. Según Siedentopf (pp. 143-144), el que desde 1939 era jefe de la sucursal de Hamburgo, capitán de fragata Herbert Wichmann, hizo todo lo posible para que nada cambiara:

> El grupo de Wichmann consiguió fácilmente retener las informaciones que pudieran revelar información confidencial, porque todas las comunicaciones de radio de los espías enviados a Inglaterra pasaban por la estación de radio de Hamburgo, dirigida por Trautmann, hombre de confianza de Wichmann [...]. La Abwehr de Hamburgo siguió al pie de la letra las órdenes de Hitler para enviar un considerable número de espías a las Islas Británicas, pero todos estaban programados para fracasar.

La Directiva número 16 asignaba a la Luftwaffe las misiones de anular a la fuerza aérea enemiga y las defensas costeras, frenar la resistencia inicial de las tropas terrestres enemigas, atacar a las reservas que se pusieran en movimiento, mantener en jaque a la flota enemiga y enviar paracaidistas y tropas aerotransportadas. Nada de atacar el tráfico marítimo, las infraestructuras militares y económicas y mucho menos a aterrorizar a la población civil. Sin embargo, los aviadores actuaban con la inercia de órdenes que sí les habían atribuido alguna de esas misiones, en concreto la Instrucción número 8 de Hitler, de 20 de noviembre de 1939, que preveía que, cuando el ejército lograra vencer a franceses e ingleses y hacerse con parte de la costa continental del Canal, «entonces la misión de la Kriegsmarine y la Luftwaffe será hacer la guerra contra la

economía inglesa en primer plano».

La Skl hizo su tarea y el 20 de julio presentaba al OKH una valoración sobre las posibilidades para desembarcar (una fuerza estimada en 260.000 soldados) entre North Foreland y Start Point (Kingsbridge), en el sur de Devon, es decir, por toda la costa del Canal y el sur de Inglaterra excepto su extremo occidental. El tramo North Foreland-Ramsgate era aceptable en teoría, pero impracticable para embarcaciones planas, que serían arrastradas por la corriente; al oeste de Folkestone de nuevo la costa era llana, pero por la escasa profundidad, los planificadores no veían aconsejable más que el tramo entre Hythe y Dungeness —una modificación de lo propuesto el 7 de junio por la Skl, acercándolo a lo que el 1 de julio Schniewind propuso a Halder— donde podrían desembarcar de golpe 200 lanchas, con 125 metros de playa para cada una en St. Mary´s al norte y otras tantas en Dungeness al sur. Al oeste de Hastings, otro centenar de lanchas podría desembarcar entre Bexhill y Eastbourne. La mayor cantidad de lanchas, unas 500 —con 10 grupos regimentales reforzados—, podría desembarcar en casi 40 kilómetros de playas entre Brighton y Selsey Bill.

Para los analistas de la Kriegsmarine, lo ideal sería una versión reducida del desembarco, para 500 lanchas, en los tres puntos de la costa del Canal: la bahía de Santa María, Dungeness y Bexhill-Eastbourne, porque más al este no se podía garantizar la protección naval, y al norte de Folkestone no se podían gobernar las lanchas frente a las corrientes.

Hitler aprobó la Operación León Marino antes del rechazo

británico total a la negociación de paz, manifestado rotundamente el 22 de julio por Lord Halifax citando palabras del presidente norteamericano, Franklin Delano Roosevelt (1882-1945), sobre la victoria final. Del 21 al 29 de julio, según la documentación estudiada por Weinberg, Hitler manifestó a los jefes del OKW, Keitel y Jodl, su deseo de atacar a la URSS en el otoño de ese mismo año, lo que hacía imposible el desembarco en Inglaterra. Los dos generales consiguieron sin embargo que retrasara el ataque a la URSS a la primavera de 1941 y transmitieron esa decisión a los responsables de los tres ejércitos el mismo día 29.

Göring pidió a sus jefes de flota aérea planes para una ofensiva aérea contra Inglaterra, lo que tanto Kesselring, como Sperrle y el coronel-general Stumpff delegaron en sus jefes de Fliegerkorps. Las propuestas más simples apuntaban a destruir las instalaciones de la RAF (Von Richthofen, que en el VIII Fliegerkorps contaba con tres escuadrones de Stukas) y bombardear Londres previo debilitamiento de la caza británica (Loerzer, del II Fliegerkorps), mientras que la más compleja presentada por Grauert (I Fliegerkorps) ofrecía tres posibilidades: ganar la supremacía aérea atacando a la RAF y las fábricas de aviones, atacar a la RAF y la Royal Navy para proteger el desembarco y a las tropas ya desembarcadas, o bloquear Inglaterra destruyendo los puertos, complementada cualquiera de las tres opciones con bombardeos terroristas sobre las ciudades inglesas.

El 26 de julio de 1940 el jefe del OKH, Von Brauchitsch, aprobaba el plan de Halder, previendo muchos puntos de desembarco desde Ramsgate hasta Portsmouth y la bahía de

Lyme, para alcanzar como objetivo la línea entre el estuario del Támesis (tomando el sur de Londres las tropas desembarcadas en el este) y Southampton (llegando después las fuerzas desembarcadas en el sudoeste hasta Aldershot, a mitad de camino hacia Londres). Una vez tomada la capital, debía ocuparse una línea más o menos horizontal entre Londres y Bristol, separando así el sur de Inglaterra del resto.

Al día siguiente, Von Brauchitsch recibía en su cuartel general de Fontainebleau al almirante al mando de Francia, Karlgeorg Schuster (1886-1973, fue nombrado para el cargo el 22 de junio) y le reprochaba que la Kriegsmarine aún no hubiera comunicado dónde se situarían los barcos de transporte para la invasión, ni había realizado ejercicios con los soldados. El mismo día Halder invitó a Schniewind también en Fontainebleau, pero no logró impresionarle, ya que el día 29 el jefe de Estado Mayor de la Skl opinaba que la operación era «extremadamente dudosa» como para llevarla a cabo dentro de ese año, «por lo que su ejecución podría volver a someterse a consideración a partir de mayo de 1941».

Estando ya los mandos de los ejércitos de tierra y mar advertidos de la poca probabilidad de que León Marino pudiera llevarse a cabo, fueron informados el 29 de julio por Alfred Jodl, WFSt o jefe ejecutivo del OKW, de las intenciones de Hitler de atacar a la URSS. En la reunión estaban el coronel Walter Warlimont, también del OKW, y los primeros oficiales de Estado Mayor de los tres ejércitos.

El 30 de julio Hitler se mostró impaciente porque la Luftwaffe no hubiera comenzado el ataque contra Inglaterra

y ordenó que estuviera listo para empezar en 12 horas. Según Weinberg, en la reunión mantenida ese mismo día por Von Brauchitsch y Halder, el primero comenzó resumiendo como opinión del OKH que la Kriegsmarine «no conseguirá en este otoño los presupuestos necesarios para un exitoso asalto a Inglaterra», pues si los barcos necesarios estuvieran listos a mediados de septiembre, eso significaba que el asalto tendría que retrasarse a la época de mal tiempo o hasta mayo de 1941.

Partiendo de que León Marino sería aplazada, Von Brauchitsch veía cinco alternativas para continuar la guerra:

1. Atacar Gibraltar, atravesando España.
2. Apoyar a los italianos con blindados en su ataque contra Egipto.
3. Atacar a los ingleses en Haifa.
4. Atacar el Canal de Suez.
5. Acosar a Rusia en el Golfo Pérsico.

Todo menos un ataque directo contra la URSS.

En caso de que no se pudiera doblegar al Reino Unido y existiera el peligro de que este se aliara con la URSS, para evitar una guerra en dos frentes, el OKH pedía mantener la alianza con la URSS, para lo cual sería deseable visitar a Stalin, argumentando que la preocupación de la URSS por los estrechos (Bósforo y Dardanelos) y por acceder al Golfo Pérsico «no nos estorban», que en los Balcanes «aunque caigan en nuestra zona de acción, podremos entendernos», y que en el Mediterráneo Italia y la URSS «no se harán daño».

En definitiva, se presentaba el proyecto de una guerra de un año de duración con la cual «podríamos encontrarnos de

forma decisiva con los ingleses en el Mediterráneo, apartarnos de Asia, ayudar a los italianos a construir su imperio mediterráneo y consolidar nosotros mismos con ayuda de Rusia el imperio que hemos logrado en el oeste y el norte de Europa».

De nuevo en el Berghof, Hitler se reunió el 31 de julio con los jefes del OKW, Keitel y Jodl, y con los del ejército —Von Brauchitsch y Halder— y la armada. Raeder señaló como fecha más temprana para el desembarco el 15 de septiembre, aunque presentó como más conveniente el mes de mayo de 1941. Hitler no tomó decisión al respecto, pues quería ver primero si la Luftwaffe conseguía los requisitos para la operación: si a fines de septiembre no dominaba el aire, entonces León Marino quedaría aplazado a mayo de 1941. En este contexto de qué hacer para rentabilizar la espera, fue Raeder quien mencionó (según consignaría en la p. 228 del segundo tomo de sus memorias) la posibilidad de conquistar Gibraltar, conforme a la propuesta presentada en junio por España.

Después de que Raeder abandonara la sala, según el diario de Halder (p. 244 de la edición de 1988), Hitler dijo que la guerra submarina y aérea contra Inglaterra:

> … puede traer una decisión final, pero puede ser dentro de uno o dos años. La esperanza de Inglaterra es Rusia y América. Si cae su esperanza en Rusia, también América será descartada, porque a la caída de Rusia seguirá una revalorización enorme de Japón en Asia Oriental. Rusia es el factor en el que más se apoya Inglaterra. ¡Algo ha pasado en Londres! Los ingleses estaban ya totalmente hundidos y ahora se han vuelto a recuperar. Si Rusia es derrotada, entonces desaparece la última esperanza de Inglaterra. Entonces Alemania será señora de Europa y de los Balcanes. En conclusión: en el curso de este enfrentamiento hay que acabar con Rusia. En la primavera de 1941.

El 1 de agosto, Hitler emitió la Directiva número 17 sobre «Dirección de la guerra aérea y naval contra Gran Bretaña»,

que no contenía indicaciones concretas —más allá de ordenar a la Luftwaffe que destruyera a la RAF en el aire y en tierra, destruir los puertos (salvo los de la costa sur que debían utilizar las tropas invasoras) e impedir los abastos—, pero sí una fecha de comienzo, el 5 de agosto, al que se llamaba «Día del Águila» (Adlertag). Aunque Hitler ordenó limitar el desembarco a la costa entre Ramsgate y Eastbourne, Keitel hizo caso omiso y el OKW emitió una orden de mantener los preparativos para un desembarco amplio. Jodl resumió el mismo día las medidas a tomar en caso de que se aplazara León Marino, y entre ellas incluyó bombardeos de la Luftwaffe contra Gibraltar y Alejandría para apoyar las campañas italianas.

Göring reunió a sus máximos jefes para presentar el plan de la Luftwaffe, que Kieser (p. 191) supone elaborado por Jeschonnek, y al que se llamaría Adlerangriff, un ataque aguileño cuyo primer día sería el *Adlertag*: en cinco días, se atacaría en un radio de entre 100 y 150 kilómetros de Londres a las unidades de la RAF. Durante otros tres días se concentrarían los ataques en un radio entre 100 y 50 kilómetros de Londres, y por fin en otros cinco días, los blancos se situarían a menos de 50 kilómetros. Así se conseguiría la superioridad aérea.

Kesselring y Sperrle recordaron a Göring que era peligroso enviar a los bombarderos sin vencer antes a la caza enemiga, y que casi habían perdido 200 aviones desde el 1 de julio. Ambos propusieron sustituir los bombardeos diurnos por bombardeos nocturnos de las bases de caza de la RAF. Pero Göring consideraba que la caza enemiga estaba suficientemente debilitada: «En consideración al número de

nuestros bombarderos en ambas flotas aéreas, un par de cazas británicos nos dejan fríos». Sin embargo, el jefe de la Luftwaffe ignoraba datos esenciales, pues dijo disponer de 4.500 bombarderos y tuvo que ser avisado de que apenas había un millar frente al Canal.

Para tranquilizar las inquietudes de sus jefes de flota, Göring aceptó que los ataques fueran en tres oleadas: un pequeño grupo de bombarderos con escolta, que sirvieran de cebo, seguidos diez o quince minutos después por la masa de cazas y, una vez liquidada la caza enemiga, el grueso de los bombarderos protegidos por Bf 110. Este procedimiento se repetiría dos veces al día para atacar aeródromos, fábricas de aviación y puertos.

Con la intención de convencer a Halder de que un desembarco amplio era suicida, Schniewind se presentó el 7 de agosto en Fontainebleau con algunos de sus subordinados. La conversación entre ambas partes, que empezó amistosamente a las 20.30, terminó tres horas más tarde de forma tormentosa. Halder argumentaba que el desembarco reducido enfrentaría a tres divisiones alemanas contra doce británicas, y que el terreno pantanoso no permitía el uso de blindados, mientras que el apoyo aéreo, con el que podía contarse por unas horas, no servía para varios días. Insistía en que hubiera desembarcos al menos en Ramsgate por el norte y la bahía de Brighton, inmediatamente al oeste de Eastbourne. Schniewind alegaba que los lentos convoyes remolcados estarían expuesto al fuego enemigo durante horas en el norte y que por la diferencia de mareas no podía coordinarse un desembarco a la misma hora en Brighton. Halder percibió falta de voluntad

o excesiva preocupación por la seguridad.

Frente al supuesto factor sorpresa que según el OKH proporcionaba la multiplicidad de puntos de desembarco, Schniewind alegó que los medios de transporte debían ponerse en movimiento ocho horas antes de la partida, y que desde Inglaterra esos movimientos eran fácilmente observables. Tampoco hubo acuerdo en cuanto a la hora del desembarco, ya que el ejército lo quería de madrugada y la Kriegsmarine de día, para no arriesgarse a navegar de noche en aguas desconocidas. Ambas partes pidieron un nuevo encuentro con Hitler, que no llegó. El 16 de agosto el OKW ordenó suspender el desembarco en la bahía de Lyme por no garantizarse la seguridad, y que en caso de desembarcar en Brighton lo hicieran solo fuerzas ligeras.

La planificación de un ataque a Gibraltar siguió su curso, con una visita del almirante Canaris, jefe del servicio secreto (Abwehr), a España. El 8 de agosto el embajador alemán en Madrid hizo una oferta formal titulada «Operación Gibraltar, condiciones para la entrada en guerra de España». En el anexo, Canaris resaltaba las dificultades económicas de España para entrar en guerra, lo que en opinión de Antonio Mata «sería su baza fundamental a la hora de hacer fracasar la operación». El 9 de agosto, la Sección L del OKW (Warlimont) planeaba ocupar Gibraltar, y no solo bombardearlo o destruir su puerto para expulsar a la flota británica. A este estudio hizo referencia Hitler el 14 de agosto al llamar «gran solución» a la captura de Gibraltar y encargar un plan detallado que fuera satisfactorio para Franco.

Del 8 al 13 de agosto de 1940, los alemanes perdieron 133

aviones y los británicos 127. El 15 de agosto los jefes de las flotas aéreas estaban con Göring en Karinhall —su residencia berlinesa en el bosque de Schorfheide—, porque el mal tiempo no hacía contar con que ese pudiera ser el *Adlertag*, pero el tiempo mejoró súbitamente y sus subordinados decidieron llevar adelante los planes sin los jefes: se produjo un récord de 1.786 salidas. El día 16 hubo con 1.700 salidas, pero el 17, solo 77, a pesar del buen tiempo sobre Inglaterra, ya que llovía al otro lado del Canal. El día 18, hubo 760 salidas, dejando fuera de servicio por unas horas la estación de radar de Poling, pero con 71 aparatos perdidos —incluidos 30 Stukas del VIII Fliegerkorps— por los alemanes frente a 27 los británicos. Los Stukas no volvieron a utilizarse.

Según Nigel West, un estudio realizado en la posguerra para la División de Inteligencia Naval británica por R. T. Barrat mostró que el B-Dienst alemán descifró virtualmente todos los mensajes de la Royal Navy en la campaña de Noruega y entre el 30 y el 50 por ciento de los enviados hasta mediados de 1940. El Almirantazgo introdujo el 20 de agosto de ese año los nuevos códigos navales de cuatro dígitos llamados Naval Code No. 1 (Blue) y Naval Cipher No. 2 (Brown). El B-Dienst inicialmente no distinguió estos dos códigos, designando a ambos bajo el alias de Köln, pero consiguió descifrarlos, primero parcialmente y de forma completa entre febrero de 1941 y 1943. Por lo tanto, entre agosto de 1940 y febrero de 1941, ninguno de los bandos contaba con una clara ventaja en el descifrado de los mensajes relativos a la guerra en el mar.

El 24 de agosto, Hitler aprobó el estudio preliminar sobre la toma de Gibraltar y se comunicó a la Sección L del OKW

(Warlimont) que Franco había manifestado al embajador Stohrer su «intención de entrar en la guerra», a condición de recibir suficiente apoyo militar alemán y suministros de combustible y cereales. Pero algo más trascendente iba a suceder esa noche, cuando un grupo de bombarderos alemanes se equivocó por 30 kilómetros en su blanco, alcanzando el centro de Londres.

Aunque Göring pidió que identificaran a los responsables para «rebajarlos a la infantería», y la propaganda alemana no prestó atención a los bombardeos de Berlín ordenados por Churchill en represalia, cuando Hitler supo de ellos el 30 de agosto, ordenó represalias masivas, para las que en un discurso del 4 de septiembre estableció esta proporción: «Si ellos atacan nuestra ciudades, nosotros arrasaremos las suyas».

El OKH había enviado el 30 de agosto a sus unidades en el Canal instrucciones definitivas de Von Brauchitsch, en las cuales no se inmiscuía en el transporte, que competía a la armada, e indicaba solo los puntos de desembarco. Dentro del Grupo de Ejércitos A, el 16.º Ejército desembarcaría entre Folkestone y Hastings; el 9.º Ejército desembarcaría entre Bexhill y Worthing, ya en plena bahía de Brighton, siendo esta ciudad tomada por paracaidistas. El Grupo de Ejércitos B, en caso de éxito, sería trasladado por aire y mar a la bahía de Lyme, con lo cual el OKH no renunciaba totalmente a una zona de desembarco occidental, pero tampoco contradecía las órdenes del OKW del 16 de agosto, ya que la excluía del primer desembarco.

El mismo 30 de agosto de 1940 en que el ejército alemán enviaba sus planes definitivos para el desembarco en

Inglaterra, el segundo jefe del OKW, Alfred Jodl, presidía en la Cancillería del Reich berlinesa una reunión para coordinar los planes de ataque a Gibraltar, a la que asistían el jefe L (Warlimont) y varios mandos más del OKW, junto con el jefe de la Sección de Operaciones del Ejército, coronel Adolf Heusinger (1897-1982), el jefe de Estado Mayor del 40.º Cuerpo de Ejército, teniente coronel Eberhard von Kurowski (1895-1957), y por parte de la Luftwaffe, el jefe de la Sección de Operaciones del Estado Mayor, general Otto Hoffmann von Waldau (1898-1943). En los planes, se incluía una solicitud de colaboración de la armada italiana que había hecho el OKM y con la que Hitler estaba de acuerdo.

Al mismo tiempo que enviaba sus bombarderos a Berlín certificando la imposibilidad de un entendimiento con Hitler, sellaba Churchill el acuerdo con el gobierno de la patria de su madre. En la bancarrota de 1940, como muestra Clive Ponting, un Churchill desesperado ante el agotamiento de sus reservas financieras planeaba vender Irlanda del Norte a la República de Irlanda y las islas Malvinas a Argentina. Pero halló un mejor postor en Roosevelt y, aunque el precio sellado en el Acuerdo de Destructores por Bases el 2 de septiembre de 1940 fue la subordinación del Imperio Británico al estadounidense, con maestría retórica Churchill supo vender a su pueblo la decadencia como su «hora más gloriosa» (*finest hour*).

El 7 de septiembre de 1940 fue el primer día en que toda la Luftwaffe atacó Londres, comenzando la campaña que los británicos bautizarían *Blitz* (relámpago en alemán) y que implicó renunciar a la lucha contra la RAF por el dominio del aire, y por tanto al requisito que se había puesto como

indispensable para León Marino. Hasta noviembre, la Luftwaffe solo atacó Londres. Desde entonces hasta febrero de 1941 se concentró en otras ciudades y, a petición de Raeder, el 6 de febrero de 1941 Hitler ordenó que los ataques se centraran en los puertos, hasta que en mayo de ese año se suspendieron los bombardeos.

Paradójicamente, la Luftwaffe no había logrado reducir sensiblemente la producción aeronáutica británica mientras se concentró supuestamente en esa misión. En cambio, durante el *Blitz*, se produjeron menos aviones de los planeados, aunque no disminuyó la cifra de cazas operativos, según los datos del Ministerio de Producción Aeronáutica presidido por el banquero y magnate de prensa canadiense Lord Beaverbrook (William Maxwell Aitken, 1879-1964) publicados por Wood y Dempster en 1961:

Mes	*Producción de cazas*	*Diferencia con la previsión*	*Operativos (máximo)*
Junio	1.153	-1	587
Julio	1.110	49	666
Agosto	1.037	-56	764
Septiembre	908	-287	746
Octubre	917	-301	747

Datos imposibles de cuadrar con los de Vajda (p. 58), que en ningún mes de 1940 admite una producción británica de cazas superior a los 500, y que para todo ese año evalúa la de bombarderos británicos en 3.488 y la alemana en 2.852. Pero este autor admite una producción de 15.049 aparatos británicos en 1940 (y 10.826 alemanes), restando los bombarderos quedarían 11.561 cazas británicos producidos en 1940, superándose los 960 por mes, dato que parece refrendar las cifras de los autores de *El estrecho margen* más que las suyas.

La mente de Raeder no estaba por entonces en Gran Bretaña, y así el 11 de septiembre de 1940, reunido en el Berghof con Hitler y en presencia de Keitel, sugirió por primera vez que alemanes o italianos ocuparan las islas Canarias, Azores y Cabo Verde, para evitar que lo hicieran los británicos y después los norteamericanos. El 13 de septiembre los italianos comenzaron su ofensiva contra el Egipto británico sin consulta ni ayuda de Alemania, por lo que no es de extrañar que el 1 de noviembre Jodl comunicara a sus colaboradores que Hitler quería conquistar Gibraltar conjuntamente con España, pero sin colaboración italiana.

El 15 de septiembre había sido fijado como día-S (Seelöwe-Tag o día del León Marino), y para entonces debía estar organizado el transporte de 100.000 soldados en cinco espacios (Räume) o vías marinas, de Ostende a Deal-Ramsgate (Raum A), de Dunkerque-Calais a Folkestone-Dungeness (Raum B), de Calais a Dungeness-Cliff End (Raum C), de Boulogne a Pevensey-Beachy Head (Eastbourne, Raum D) y de El Havre a Brighton-Selsey Bill (Raum E), con 145 cargueros —cada uno de los cuales arrastraría dos de las 1.939 gabarras—, 422 remolcadores —que igualmente arrastrarían un par de gabarras cada uno—, y 994 lanchas motoras.

La flota y las tropas estaban dispuestas para el asalto al llegar el día-S. El Grupo de Ejércitos A contaba con 250 carros de combate anfibios. Más dudoso era que se pudieran embarcar 60.000 caballos, pues, cuando se intentó, se negaban a subir a los barcos, así que Halder ordenó que las unidades de caballería sustituyeran los animales por

bicicletas. En todo caso, había que esperar a la Luftwaffe. A nadie le importaba esperar, porque cuanto más tardase en concluir esta operación, menos probable era la guerra contra la URSS. Así que todos estuvieron conformes con retrasar la fecha al 21 de septiembre. La orden de desembarco debía darse con diez días de antelación, el 11 de septiembre, y la armada contaba con tener los preparativos terminados el día 7.

El fracaso de la Luftwaffe impuso un nuevo retraso hasta finales de octubre, y entonces la previsión de mal tiempo obligó a retrasar los planes para la primavera o comienzo del verano de 1941, cuando ya la guerra en los Balcanes y la URSS los hicieron imposibles. La diferencia entre León Marino y las otras operaciones, de haberse podido realizar, habría sido que en las otras los generales fueron a regañadientes y Hitler convencido, y en esta también Hitler habría ido a regañadientes.

La Francia de Vichy hizo valer su papel de potencia no solo negándose a que Alemania instalara bases en sus colonias, sino dejando claro que estaba dispuesta a defenderlas e incluso atacar a los aliados; así después del fracaso de la Operación Menace (amenaza), en que la Royal Navy apoyó el ataque de los gaullistas contra Dakar (23 y 24 de septiembre de 1940), 60 bombarderos franceses, escoltados por 36 cazas, arrojaron 45 toneladas de bombas sobre el puerto de Gibraltar el mismo 24 de septiembre. Entretanto Franco había escrito el día 22 a Hitler reiterando su disposición a entrar en la guerra y el día 29 Hitler dijo a Von Brauchitsch que había decidido conceder a Franco todas las condiciones que le pedía para conquistar Gibraltar, y que

además de al general español había escrito a Stalin; no para frenar la Operación Barbarroja, sino como un intento por hacer creer a los soviéticos que los alemanes seguían planeando desembarcar en Inglaterra.

A pesar de sus ofrecimientos favorables a España, Hitler pediría de nuevo al OKW estudiar la cuestión de las islas atlánticas el 23 de octubre, antes de entrevistarse con Franco. El 4 de noviembre, en la reunión mantenida sobre Gibraltar con Von Brauchitsch, Halder, Keitel, Jodl y otros, Hitler dejó claro que en el caso de Canarias no se trataba de ocupar, sino de ayudar a España a defenderlas, mientras que Francia quería y podía defender por sí sola sus territorios. El 30 de noviembre se renunciaba a ocupar islas atlánticas, ya fueran españolas o portuguesas.

El 5 de diciembre se reunieron con Hitler los jefes del ejército (Von Brauchitsch y Halder) y del OKW (Keitel y Jodl), y tras tomar nota de que Franco aceptaba el paso de las tropas alemanas (previsto para el 10 de enero de 1941) y el ataque a Gibraltar (previsto para el 5 de febrero), el dictador ordenó llevar a cabo la Operación Felix, considerando que León Marino no era viable. Concluida esta reunión, Warlimont presentó a Jodl el proyecto de la Directiva 19 del OKW, titulada Unternehmen Felix, cuyo objetivo era «incorporar la Península Ibérica al teatro de operaciones de las potencias del Eje y expulsar a la flota inglesa del Mediterráneo Occidental», con tres acciones: ocupación de Gibraltar y bloqueo del Estrecho a los británicos, eventual ocupación de Portugal y, en caso de ser necesario, paso de dos divisiones alemanas al Marruecos español.

El 9 de diciembre, el almirante Canaris comunicó que en la reunión que había mantenido con Franco dos días antes, este aseguró «que España no podía permitirse entrar en guerra en el término requerido por Hitler, al no estar preparados para ello», por dificultades económicas y por estar seguro de que el Reino Unido ocuparía las Canarias y las posesiones de ultramar, «y que por tanto había tomado su decisión de no entrar en guerra, en provecho de ambas partes», pues España sería un lastre para Alemania. Keitel pidió una nueva fecha, pero Canaris replicó que el retraso era indefinido, por lo que el 10 de diciembre Hitler suspendió la Operación Felix: la orden de llevarla a cabo solo había estado en vigor cinco días.

Antonio Mata opina respecto a la suspensión del ataque a Gibraltar que Hitler:

> ... o bien nunca otorgó suficiente importancia a la operación; lo que queda aparentemente desmentido por las múltiples afirmaciones en sentido contrario, corroboradas por sus colaboradores en múltiples ocasiones; o bien en su fuero interno no se atrevía a tomar esa decisión, esperando simplemente a que factores externos empecieran su realización, para poder así justificar su radical indecisión.

A los tres días de suspender la Operación Felix, el 13 de diciembre de 1940, Hitler firmaba la Instrucción número 20, para invadir Grecia (Operación Marita), motivada por el estancamiento militar de los italianos en Albania y el consiguiente peligro de que los británicos abrieran un frente balcánico, lo que les permitiría lograr bases aéreas que serían peligrosas para Italia «y para la región petrolífera rumana».

Entretanto la alianza germano-soviética se había enfriado (o así se daba a entender, pues nunca dio señales de fervor) precisamente por la resistencia británica. Cuando el ministro

de Exteriores soviético Molotov se entrevistó con Hitler en Berlín el 16 de noviembre de 1940, se negó a firmar con Ribbentrop un reparto del Imperio Británico, afirmando que tal cosa no podía hacerse mientras siguieran cayendo bombas británicas sobre Berlín.

Los británicos se propusieron eficazmente resistir más allá de la capacidad de destrucción alemana. No obstante, el ritmo de construcciones de los astilleros británicos se resistía a cumplir los planes: mientras que en 1939 se habían terminado barcos por un arqueo total de 1,03 millones de TRB, en 1940 no se alcanzó el millón y medio previsto, sino solo 805.000 TRB. La solución, también en este punto, fue echarse en brazos de los norteamericanos, proponiéndoles la construcción de tres millones de TRB de mercantes.

Dirigida por Sir Arthur Salter (1881-1975) y Robert Cyril Thompson (1907-1967), la Misión de Marina Comercial Británica (British Merchant Shipping Mission) marchó en septiembre de 1940 a Estados Unidos y consiguió de los astilleros Todd de Nueva York y los Bath Iron Work de Maine la fundación del consorcio Todd-Bath Iron Shipbuilding Corporation, estableciendo un astillero en Cummings Point (South Portland, Maine), al que encargó 30 barcos; y otros tantos encargó a un nuevo astillero en la bahía de San Francisco, llamado Todd-California Shipbuilding Corp. y apodado Las Seis Empresas (Six Companies), destacando entre las seis formantes del consorcio dos grupos a cuyo frente estaban respectivamente Henry J. Kaiser y John McCone.

Los contratos se firmaron el 20 de diciembre de 1940. Los barcos, a los que se llamó clase Ocean, tendrían en torno a

10.000 toneladas (nominalmente 7.174 TRB: por tanto, si los 60 barcos debían suponer 600.000 toneladas, nominalmente serían 340.440 TRB), 127 metros de eslora y 17 de manga, dando 11 nudos (20,4 km/h), serían fáciles de manejar, con motores de vapor obsoletos de triple expansión y calderas de tipo Scotch. El primero, *SS Ocean Vanguard*, no se botaría hasta el 16 de agosto de 1941, junto con otros cuatro de su clase y el primero de los Liberty Ship. Fue hundido el 13 de septiembre de 1942 por el U 515 (Werner Henke).

El presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt anunció el 3 de enero de 1941 un Programa de Construcción Naval de Emergencia, que incluía 200 barcos similares a los que se estaban construyendo para los británicos. Estos 200 barcos, designados como EC2-S-C1, desde abril de 1941, y en conjunto, aunque no oficialmente, como Liberty Fleet y luego como Liberty Ships, tendrían también en torno a 10.000 toneladas (en realidad 14.417 y nominalmente 7.176 TRB) y calderas con tubos múltiples de agua algo más modernas que las de los de la clase Ocean. Con los 200 del programa inicial «de emergencia» se cubrían 2,9 millones de los tres millones de toneladas (con un arqueo nominal de 1.435.200 TRB) que querían encargar los británicos en septiembre de 1940. En total, se construyeron 2.710.

Obcecado en su plan contra la URSS, Hitler no captó la importancia de cumplir las amenazas, algo que sí captaron sus enemigos y opositores. Kieser asegura (p. 314) que Churchill acertó al asegurar que Hitler tendría que desembarcar en Inglaterra o hundirse:

> No se puede sacar una espada para volverla a envainar en el momento en que el adversario ha alzado la suya. La arrogancia de Göring hizo la operación mil veces más difícil, y sin embargo habría que haber intentado el desembarco. Por las reacciones de los británicos puede sacarse hoy

la conclusión de que habría triunfado. En cambio, renunciar a él fue un suicidio, una declaración de bancarrota militar antes incluso de empezar la campaña de Rusia.

Lo anterior, lógicamente, solo podría ser lamento de un error si se pensara que no lo era el proyecto hitleriano: «El desembarco en Gran Bretaña en primer lugar habría terminado la guerra y quizá salvado la vida a millones de hombres, pero habría hecho esclavos a otros millones, confirmando el dominio sobre Europa de un megalómano». Pero las cosas siguieron su curso y, aunque se alejaban los preparativos de invasión, el Canal de la Mancha seguiría siendo la zona con mayor concentración de fuerzas navales enfrentadas.

10. OPERACIONES EN EL CANAL: «ADMIRAL SCHEER, HIPPER» Y CORSARIOS

En septiembre de 1940 llegaron a Francia las primeras unidades de superficie de la Kriegsmarine. La 5.ª Flotilla de Torpederos se desplazó a Cherburgo, capital de la península normanda de Cotentin. El 9 de septiembre, salieron de Alemania hacia Brest las cinco unidades de la 5.ª Flotilla de Destructores, bajo el mando de Erich Bey, y el día 22 las dos de la 6.ª Flotilla de Destructores (*Z 5 Paul Jacobi* y *Z 15 Erich Steinbrinck*).

Antes de que estas flotillas pudieran entrar en combate, tuvo lugar la fallida patrulla atlántica del crucero *Admiral Hipper*, que zarpó de Kiel acompañado por cuatro torpederos el 24 de septiembre por la mañana. Frente a Stavanger, el eje de una bomba de refrigeración se rompió, lo que obligó a retroceder hasta Kristiansand. Allí se comprobaron las fuertes sacudidas y vibraciones inusuales de la turbina de estribor, pero no pudo determinarse su causa, por lo que el crucero se hizo a la mar el día 27. Al día siguiente, de nuevo en la latitud de Stavanger (o de Scapa Flow), las vibraciones rompieron la alimentación de aceite de la turbina de estribor, ardiendo el vertido en medio de la turbina sobrecalentada. Como la turbina de babor estaba en la misma sala, a pesar de que funcionaba, tuvo que pararse mientras se extinguía el incendio.

El *Hipper* estuvo a la deriva durante cuatro horas en medio de una tormenta con viento del norte de fuerzas 8 y 9. Luego, regresó dando 50 km/h. Entretanto, se descubrió otro problema con la válvula de maniobra de la turbina central, que no podía cerrarse. El 30 de septiembre el *Hipper* llegaba a Kiel y el 2 de octubre a Hamburgo para someterse a reparaciones hasta el 28 de septiembre.

Los torpederos de la 5.ª Flotilla fueron los primeros que entraron en combate ofensivo contra los británicos en el Canal, frente a la isla de Wight en la madrugada del 12 de octubre de 1940. A las órdenes del capitán de corbeta Wolf Henne, sus cinco unidades zarparon a las 19.30 de Cherburgo tras el bombardeo de su puerto la víspera por el acorazado *Revenge* (alistado en 1916, con 26.163 toneladas y ocho cañones de 38,1 cm). A las 23.27 del día 11, 24 kilómetros al sudeste de la isla de Wight, se toparon con dos bous armados en patrulla anti-invasión, el francés *Listrac* (778 toneladas) y el *Warwick Deeping* (445 toneladas), a los que atacaron desde menos de 4 kilómetros: un torpedo del Greif hundió al bou francés y el inglés fue hundido por cañonazos de los *Kondor* y *Falke*, sin que hubiera supervivientes.

Hacia la 01.11, los alemanes hundieron los cazasubmarinos *CH6* y *CH7*, con bandera de la Francia Libre y tripulaciones polacas, que desplazaban 137 toneladas y llevaban un cañón de 7,62 cm. Tras recoger a 40 supervivientes, la flotilla de Henne arrumbó a su puerto a las 02.20. Estando 50 kilómetros al sur-sudeste de la isla de Wight, avistaron a 5 kilómetros a la 5.ª Flotilla de Destructores británica, que al mando del capitán de navío

Louis Mountbatten (1900-1979), había salido en busca de un convoy alemán y al tener noticia de la presencia de los torpederos, decidió darles caza. Pero cuando abrió fuego a las 03.25 navegaba en sentido contrario a los alemanes y estos optaron por lanzar humo y escapar, lo que habían logrado apenas media hora después.

Tras este primer encuentro que reveló la falta no solo de radar sino de cualquier táctica de combate nocturno británica, el siguiente tuvo lugar el 17 de octubre de 1940 en los Accesos Occidentales (Western Approaches, el área del Atlántico al oeste de Gran Bretaña e Irlanda que los británicos extienden hasta el meridiano de 30º oeste, al sur de Islandia), adonde el Grupo Naval Oeste envió a Bey esperando que obtuviera resultados tan buenos como los de los torpederos. Tras informarse de posibles convoyes cercanos a Brest, Bey zarpó a las cuatro de la madrugada a bordo del *Z 10 Hans Lody* y acompañado por sus otros cuatro destructores, aunque el *Z 6 Theodor Riedel* tuvo que regresar por fallos en sus calderas. A las 08.35 el grupo fue avistado por un bimotor Bristol Blenheim, lo que bastó para que el comandante de Plymouth avisara a tres convoyes mal escoltados, los números HG 45, SL 50 y OG 44 para que evitaran el peligro, manteniendo en puerto una fuerza de respuesta llamada Force F, compuesta por los cruceros ligeros *Newcastle* (contralmirante A. Aylmer) y *Emerald*, y las cinco unidades de la 5.ª Flotilla de Destructores. Estos siete buques zarparon a las 10.35 hacia el sudoeste.

Bey, al que se le había unido la 5.ª Flotilla de Torpederos de Henne, fue informado a las 14.33 de que siete destructores británicos arrumbaban al oeste, pero siguió con

rumbo norte hasta las 16.00 horas, llegando a 74 kilómetros al sudoeste de las islas Sorlingas (Scilly). Mientras los torpederos seguían su propio camino, los destructores viraron al sur, en el preciso momento en que eran localizados por los británicos, que a las 16.07 lanzaron una andanada desde el *Newcastle*, situado casi 23 kilómetros al norte. Bey regresó hacia Brest, navegando en zigzag a casi 54 km/h y lanzando humo, algo que las calderas de alta presión y temperatura alemanas hacían con gran eficacia.

A pesar del ataque de tres hidroaviones alemanes, los británicos habían reducido la distancia a 16 kilómetros a las 17.00 horas. A las 17.38, tres de los destructores alemanes lanzaron torpedos desde más de 14 kilómetros de distancia, para obligar a la fuerza perseguidora a realizar maniobras evasivas. Nuevos ataques de aviones alemanes permitieron a Bey alejarse y obligaron a los británicos a suspender la persecución a las 18.21 sin daños notables por ninguna de las dos partes, aunque el *Lody* encajó dos impactos británicos.

La tercera y última acción ofensiva alemana relevante registrada en el Canal en este periodo tuvo lugar el 29 de noviembre de 1940 frente a Plymouth, y la protagonizaron tres destructores de la flotilla de Bey, *Z 4 Richard Beitzen*, *Z 10 Hans Lody* y *Z 20 Karl Galster*, que en la noche del 24 de noviembre hundieron, unos 20 kilómetros al sudoeste de Wolf Rock, a un barco de un convoy (*Appolonia*, 2.156 TRB) y dañaron gravemente a otro (*Stadion II*), sin que Mountbatten llegara a tiempo para interceptarlos.

Cuatro noches más tarde, los tres destructores estaban 37 kilómetros al sur del faro de Eddystone (a su vez, 26 al sur

de Plymouth) a las 03.39, topándose con dos remolcadores que arrastraban una gabarra. Los alemanes tardaron 35 minutos en hundir la gabarra y un remolcador (424 toneladas en conjunto), mientras el otro escapaba. Tras hundir una lancha de prácticos, Bey puso rumbo sur para regresar a Brest a 54 km/h, perseguido por la flotilla de Mountbatten que se le acercaba desde el este-sudeste, según le advirtió a las 05.30 el radar costero alemán.

A las 05.42 fueron avistados por los británicos, convencidos de contar con el factor sorpresa. En realidad, los alemanes les estaban esperando y, haciendo un giro, cada destructor disparó cuatro torpedos. A las 05.44 Mountbatten puso rumbo paralelo al que llevaban los alemanes, y perpendicular al de los torpedos que estos acababan de lanzar. Enseguida comenzó el intercambio artillero, a una distancia inferior a 1,5 kilómetros. Al poco, sendos torpedos arrancaron la proa y la popa del destructor británico *Javelin*. Los alemanes escaparon lanzando humo y a 65 km/h. A pesar de registrar 48 muertos y ver su longitud reducida a menos de la mitad (de 109 a 47 metros), el *Javelin* pudo ser remolcado y volvió a navegar después de 13 meses de reparaciones.

Por esta época, el gobierno español, teóricamente no beligerante, consintió oficialmente en que los alemanes realizaran acciones de repostado al abrigo de la costa española. Raeder lo había solicitado el 14 de octubre de 1940 en una reunión con Hitler. El embajador en Madrid, Ritter, respondió el 5 de diciembre que el gobierno español manifestaba su acuerdo con la permanencia de petroleros alemanes en aguas españolas para suministrar combustible a

los destructores, precisando que el ministro de Exteriores español exigía observar el debido cuidado en la ejecución de la operación.

Los alemanes emplearon en la guerra de corso sus dos únicos buques pesados disponibles: el *Admiral Hipper* y el *Admiral Scheer*. Este fue el primero en salir desde el hundimiento del *Graf Spee* y su patrulla duró del 27 de octubre de 1940 al 1 de abril de 1941, siguiendo estrictamente las órdenes de evitar el combate con buques de guerra.

Tras pasar el canal de Kiel, el *Scheer* (*Sophie Caesar* en clave) zarpó el 27 de octubre de Brunsbüttel, donde el canal desemboca en el Elba, escoltado por su petrolero *Nordmark* y tres torpederos. El 5 de noviembre hundió al mercante británico *Mopan* (5.389 TRB) y luego al crucero auxiliar *Jervis Bay* (14.164 TRB) que escoltaba al convoy HX 84, del que el crucero alemán pudo hundir a los mercantes británicos *Maidan* (7.908 TRB), *Trewellard* (5.201 TRB), *Beaverford* (10.042 TRB), *Kenbane Head* (5.225 TRB) y *Fresno City* (4.955 TRB).

El 12 de noviembre petroleó en el *Eurofeld* y el 14 en el *Nordmark*, hundiendo el día 24 al buque frigorífico británico *Port Hobart* (7.448 TRB) y el 1 de diciembre al mercante *Tribesman* (6.242 TRB). Dos semanas después petroleó del *Nordmark* y el 18 de diciembre capturó su décima víctima, el refrigerador británico *Duquesa* (8.561 TRB) con 14 millones de huevos y 3.000 toneladas de carne de vacuno congelada (se usó hasta el 18 de febrero, echándolo a pique el crucero auxiliar *Pinguin*).

Entre el 25 de diciembre de 1940 y el 5 de enero de 1941 el

Scheer se reunió con los *Normark* y *Eurofeld*, más el crucero auxiliar *Thor*. El 17 de enero capturó el mercante noruego *Sandefjord* (8.083 TRB) y al día siguiente el holandés *Barneveld* (5.200 TRB), al que hundió el 20 de enero. El 19 de enero, sumó otra víctima con el mercante británico *Stanpark* (5.600 TRB). Tras sendos encuentros a fines de enero con los petroleros y a mediados de febrero con el crucero *Atlantis* y el forzador de bloqueo *Tannenfels*. El 20 de febrero capturó el petrolero *British Advocate* (6.994 TRB), el 21 de febrero hundió al mercante griego *Grigorios* (2.546 TRB) y al *Canadian Cruiser* (7.178 TRB). Su decimoséptima y última víctima fue el carbonero holandés *Rantau Pandjang* (2.542 TRB), hundido el 23 de febrero.

Tras reunirse el 16 de marzo con el crucero auxiliar *Kormoran* y el submarino U 124, el *Admiral Scheer* cruzó de regreso el Estrecho de Dinamarca a fines de marzo y, pasando por Bergen, ancló en Kiel el 1 de abril de 1941, donde fue recibido por Raeder. Había recorrido casi 86.000 kilómetro en 161 días, lo que en la práctica equivale a dos vueltas al mundo (en 80 días y medio cada una).

En la última acción ofensiva iniciada en 1940, los alemanes retomaron la interrumpida patrulla atlántica del crucero *Admiral Hipper* (llamada por algunos *Nordseetour II* para distinguirla del *Nordseetour I* de septiembre). A las órdenes del capitán de navío Wilhelm Meisel, zarpó de Brunsbüttel el 30 de noviembre de 1940, escoltado por cuatro torpederos. Petroleó del *Wollin* al día siguiente en el Hjeltefjord, que se abre al mar 50 kilómetros al noroeste de Bergen, frente a las islas Shetland. Tras recorrer más de 1.300 kilómetros, esperó junto al petrolero *Adria* al sur de la

isla de Jan Mayen a que el tiempo fuera lo suficientemente malo como para cruzar el Estrecho de Dinamarca sin ser detectado, cosa que hizo en la noche del 6 de diciembre. En la punta sur de Groenlandia, es decir, tras recorrer otros 2.000 kilómetros, esperó al petrolero *Friedrich Breme*, que le traspasó inicialmente 1.650 metros cúbicos de fueloil, otros 1.100 el 16 de diciembre y 1.170 el 20 de diciembre.

Fracasó el *Hipper* en la búsqueda de los convoyes SC 15 y HX 95, pero el 24 de diciembre a las 16.48, cerca de las Azores, captó con el radar al convoy WS 5A, compuesto por 20 transportes de tropas con unos 40.000 soldados en ruta desde Inglaterra hacia la India y Oriente Medio, incluyendo el portaaviones *Furious* usado como transporte de aviones, escoltados por los tres cruceros citados más seis destructores, fuerza que Meisel desconocía. El *Hipper* siguió al convoy durante la noche en la bruma y a la 01.53 disparó tres torpedos desde 4,6 kilómetros, confiando en que los británicos pensarían que procedían de un submarino. Al no tener éxito, esperó y a las 06.08 preparó sus torpedos contra el crucero de tres chimeneas recién descubierto (*Berwick*), pero al disparar los cañones contra los mercantes —resultaron dañados el *Empire Trooper* y el *Arabistan*—, el aire a presión librado estropeó el mecanismo de lanzamiento de los torpedos.

A las 06.42 el *Berwick* hizo fuego, y al percibir la presencia de dos destructores, Meisel decidió retirarse para no arriesgar su buque, conforme a las órdenes. No obstante, a las 06.52 el *Hipper* disparó de nuevo contra el crucero pesado enemigo, al observarlo en rumbo paralelo y a 7,5 kilómetros de distancia. En sucesivas andanadas, el *Berwick* fue

alcanzado cerca de las torretas de popa, en la línea de flotación entre dos chimeneas a las 07.06 y a proa a las 07.09, tras de lo cual el *Hipper* puso rumbo a toda máquina hacia el oeste y a las 07.14 perdió de vista al crucero británico, contra el que había disparado 185 obuses de 20,3 cm y 113 de 10,5 cm, impactando cuatro de ellos (solo dos explotaron) y retirando de servicio al *Berwick* durante medio año.

A las 10.00 horas de ese día de Navidad, 650 kilómetros al norte de las Azores, el *Hipper* encontró al mercante *Jumna* (6.078 TRB), que navegaba en solitario de Liverpool a Calcuta con 64 tripulantes y 44 pasajeros, tras haber dejado el convoy OB 260 a pesar de que solo daba 20 km/h. El crucero lo hundió con una salva de artillería y dos torpedos, sin recoger náufragos, dada la escasez de combustible y la cercanía de fuerzas enemigas, por lo que no hubo supervivientes. El 27 de diciembre, el *Hipper* echaba el ancla por primera vez en Brest.

Para los alemanes, el *Nordseetour II* había sido un fracaso, si bien sin daños propios, aunque no se atuvo estrictamente a las órdenes de no combatir. El Almirantazgo británico, sin embargo, se aterrorizó ante la perspectiva de haber podido perder 40.000 soldados y ordenó aumentar la escolta de los convoyes. Tal refuerzo sería evidente en la siguiente operación de corso de los dos acorazados alemanes.

11. LA OPERACIÓN BERLÍN Y LA OBSESIÓN DE HITLER POR NORUEGA

El *Gneisenau* y el *Scharnhorst* zarparon de Alemania el 23 de enero de 1941, comenzando la Operación Berlín, a las órdenes del almirante Günther Lütjens. Tras esquivar a la Flota H, pasaron al Atlántico Norte, donde viraron hacia el sur siguiendo indicaciones del B-Dienst para localizar al convoy HX 106, zarpado el 30 de enero de Halifax (Nueva Escocia) hacia Liverpool con 41 barcos. Cuando los alemanes se disponían a atacarlo el 8 de febrero, avistaron al acorazado *HMS Ramillies*, por lo que Lütjens se retiró a toda máquina hacia el sur, sin que el *Ramillies* lograra identificar al *Scharnhorst*. En la travesía de Groenlandia a Cabo Verde, se toparon en otras dos ocasiones con sendos convoyes protegidos.

Por su parte, el *Hipper* se había hecho de nuevo a la mar el 1 de febrero de 1941. Tras repostar combustible en el *Spichern* (la motonave noruega *Krossfonn*, capturada por el crucero auxiliar *Widder* el 26 de junio de 1940, primer buque apresado que entró en la Francia ocupada, al arribar a Lorient el 7 de julio), que le acompañó entre los días 4 y 10, a las 14.00 horas del 11 de febrero, 350 kilómetros al oeste de las Azores y 1.400 al oeste de Gibraltar, hundió el pequeño mercante británico *Iceland* (1.225 TRB), rezagado del convoy HG 53, salido de Gibraltar hacia Liverpool con 21 barcos el 6 de febrero, al que el Grupo Oeste ordenó a Meisel perseguir.

El 8 de febrero de 1941, el U 37 había localizado el convoy HG 53 al sudoeste del Cabo de San Vicente, torpedeando los cargueros *Courland* y *Estrellano* y comunicando la posición al Kampfgeschwader 40 que desde Burdeos envió cinco Focke-Wulf Fw 200 Condor. Los cuatrimotores bombardearon al atardecer el convoy, 640 kilómetros al sudoeste de Lisboa, desde solo 46 metros de altitud, porque carecían de visores de bombardeo. Los alemanes arrojaron 20 bombas, impactando seis de ellas y hundiendo el buque del comodoro al mando del convoy, *Dagmar*, el mercante noruego *Tejo* y tres mercantes británicos llamados *Britannic, Jura* y *Varna*, mientras que uno de los aviones, dañado en un depósito por el fuego antiaéreo, tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia en España. Esa noche el U 37 hundió otro mercante británico, el *Brandenburg*, y por último el *Hipper* liquidó al *Iceland*.

El crucero tomó rumbo sudoeste y obtuvo una señal de radar, siguiendo al convoy durante la noche y pensando que tenía una escolta de dos destructores y una patrullera, según le había dicho el patrón del *Iceland*. A las seis de la mañana del día 12, se acercó por la banda de estribor del convoy, que era el SLS 64 con dirección a Freetown, dando menos de 15 km/h. El *Hipper* se identificó como el acorazado británico *Renown* e interrogó a los capitanes con señales luminosas, para arriar por fin a las 06.10 el pabellón blanco (nombre de la insignia de guerra británica) e izar la bandera de la Kriegsmarine , al tiempo que atacaba a los mercantes a más de 57 km/h, dando dos pasadas a la columna exterior del convoy, cambiando 26 veces de blanco y acercándose desde la inicial distancia de 5,5 y 2 kilómetros en la que se podía

usar el armamento principal (20,3 cm) hasta apenas 400 metros. Los cañones antiaéreos de 10,5 cm dispararon 760 obuses, los de 3,7 cm 112 y los de 2 cm 60.

En 33 minutos, el crucero disparó además 12 torpedos: seis entre las 06.20 y las 06.30, impactando en cinco mercantes, de los cuales tres se hundieron, y tras girar 180º, en los diez minutos siguientes, otros cinco que impactaron (aunque uno no explotó), hundiendo dos barcos. La distancia en esta acción había disminuido de 3,2 a 1,1 kilómetros, hasta las 07.00 horas, cuando se disparó el duodécimo torpedo para hundir el barco en el que no había estallado el anterior artefacto.

La artillería había enmudecido a las 06.43 al notificarse el consumo de dos tercios de la munición con espoleta en la punta (para detonar inmediatamente, la munición de demolición o perforadora la lleva en la base), tras de lo cual el *Hipper* se acercó a distancias de 200 a 300 metros, disparando ocasionalmente para enviar al fondo con los cañones de 10,5 cm a otros cuatro mercantes. A las 07.18 Meisel escribió en el cuaderno de bitácora que había hundido 12 barcos y otro se estaba hundiendo, pero que aunque quedaban aún cinco, «por la posibilidad de que aparezcan unidades pesadas enemigas, no puedo permanecer aquí por más tiempo. Llevaría varias horas recoger todos los botes salvavidas», por lo que el comandante del *Hipper* ordenó al vapor *Lornaston* que salvara a los náufragos.

La estimación de 13 barcos y 70.000 TRB hundidas de Meisel para el que había de ser el más mortífero ataque individual de un buque de superficie a un convoy, doblaba la reconocida por el Almirantazgo británico: resultaron

hundidos siete barcos con 32.806 TRB (los británicos *Warlaby*, 4.876 TRB; *Westbury*, 4.712; *Oswestry Grange*, 4.684; *Shrewsbury*, 4.542, y *Derrynane*, 4,896; el griego *Perseus*, 5.172, y el noruego *Borgestad*, con 3.924 TRB), y otros dos dañados (el *Lornaston*, 4.934 TRB, que llevó a los supervivientes y con el griego *Kalliopi*, de 4.965 TRB, pasó tres meses en las Azores reparando daños). Pero el Almirantazgo nunca identificó a siete de los barcos que escaparon, entre los cuales podría haber alguno de los seis más hundidos según Meisel. Los náufragos rescatados en España hablaban de 14 barcos hundidos (los siete declarados y los siete que supuestamente escaparon y cuyos nombres nunca se dieron).

El 14 de febrero de 1941, la falta de combustible obligó al *Hipper* a regresar a Brest, donde se reparó su hélice de estribor, dañada al toparse con camiones hundidos no señalizados en los mapas al entrar en el dique seco para pequeños buques del puerto mercante (los dos mayores estaban reservados a los acorazados). El 15 de marzo, zarpó hacia Alemania, pasando el Estrecho de Dinamarca y anclando el día 28 en Kiel, donde uno de sus tanques de lastre se transformó en depósito de combustible. Hasta noviembre no salió del astillero y tras un nuevo periodo de pruebas, en marzo de 1942 fue enviado al Lofjord, al noreste de Trondheim, donde ya estaban el *Admiral Scheer* y el *Prinz Eugen*. Pasó por tanto un año entero como crucero fantasma, al que la inteligencia británica no pudo localizar. Su siguiente misión, en julio, fue el ataque al convoy PQ 17, en la que debían acompañarle los cruceros pesados *Lützow* y *Admiral Scheer* (Operación Rösselsprung).

Mientras tanto, en la Operación Berlín, Lütjens evitó atacar los días 7 y 8 de marzo al convoy SL 67, compuesto por 54 barcos, al percatarse de la presencia del acorazado *HMS Malaya* y dos cruceros. No obstante, pasó la posición del convoy al arma submarina, y los U-Boote hundieron cinco barcos y dañaron al *Malaya*. Por fin, los días 15 y 16 de marzo, Lütjens localizó un convoy de petroleros disperso y sin escolta. El primer día hundió o capturó seis, sumando 40.079 TRB, y el segundo día otros 10, con 42.371 TRB.

El *Gneisenau* estaba recogiendo náufragos cuando su radar reveló un buque de gran tamaño, que resultó ser el *HMS Rodney*, con los mayores cañones en servicio en el Atlántico. El *Gneisenau* se identificó como *HMS Emerald*, y mientras desde el *Rodney* comprobaban la identidad, el acorazado alemán escapó dando más de 59 km/h. Los dos acorazados llegaron a Brest sin novedad el 22 de marzo.

Paralelamente, el arma submarina perdió cinco sumergibles en 17 días de marzo (entre ellos los de Prien, U 47, y Kretschmer, U 99). El hecho era tanto más grave cuanto que desde la campaña de Noruega solo se habían perdido 10 U-Boote, el último de ellos el 28 de noviembre de 1940 (U 104, del tipo IXB).

En abril de 1941, Raeder consideraba que la guerra de corso de cruceros y acorazados había dado sus frutos y el momento era propicio para una salida simultánea de tres acorazados y un crucero. Pero los ataques aéreos contra el *Gneisenau* y los problemas de propulsión del *Scharnhorst* dejaron a ambos fuera del plan. Los primeros ataques aéreos británicos se produjeron ya en las noches del 30 al 31 de marzo y del 3 al 4 de abril de 1941, sin éxito.

El 4 de abril se había reparado el cierre del dique seco, y al vaciar este el día 5, se encontró bajo el *Gneisenau* una bomba de aviación sin estallar, por lo que el primer oficial del acorazado decidió sacar el buque, con ayuda de remolcadores, hasta la boya A, para retirar la bomba. En esta situación, y sin redes de protección contra torpedos, a las 07.16 del 6 de abril sonó la alarma de ataque aéreo. La visibilidad era de solo mil metros y el avión atacante, que volaba a una altitud de solo 15 o 20 metros, fue descubierto a 600 metros y derribado, después de lanzar un torpedo que impactó en la cuarta sección del *Gneisenau*, inutilizando la dirección de tiro de popa y todos los controles de dirección de artillería de reserva.

El 8 de abril de 1941, según recordaría Dönitz en sus memorias, visitaba el jefe de la flota al jefe del arma submarina en París para exponerle el plan de la Operación Ejercicio del Rin (Rheinübung). Acordaron explotar cualquier oportunidad que surgiera para una acción común, para lo cual embarcaría en el *Bismarck* un oficial submarinista con experiencia. Además, Lütjens sería informado permanentemente, en la frecuencia de radio usada por los U-Boote, acerca «de las disposiciones de los submarinos y las intenciones del mando de submarinos».

Entretanto, la situación internacional urgía a la acción. Raeder no podía renunciar a la presencia en el Atlántico de sus unidades de superficie, porque le parecía el único medio —al que no eran comparables los submarinos, que solo podían arañar el poder naval enemigo— de disuasión frente a la montaña que se estaba levantando: la de la intervención norteamericana. Patente en el Acuerdo de Destructores por

Bases de 2 de septiembre de 1940, declarada ya tras la victoria electoral de Roosevelt, con la Ley de Préstamo y Arriendo de 11 de marzo de 1941, y ya abiertamente hostil con el protectorado sobre Groenlandia sellado el 9 de abril entre el secretario de Estado norteamericano Cordell Hull y el encargado de negocios danés en Washington, Henrik de Kauffmann.

Mientras Raeder trataba de dar sentido a la presencia de sus grandes buques en el Atlántico, Hitler pedía trasladarlos a Noruega para hacer frente a una hipotética invasión británica, tema que llegaría a ser obsesivo en el dictador y que ahora azuzó la Operación Claymore (florete) con la que los británicos atacaron las Lofoten.

La fuerza británica, compuesta por seis destructores de la 6.ª Flotilla y dos transportes en los que embarcaban los comandos número 3 y 4 más una sección de ingenieros y 52 miembros de la armada noruega, zarpó de Scapa Flow y se detuvo, tras recorrer 400 kilómetros con rumbo noroeste, durante cinco horas en las islas Feroe a partir de las 19.00 del 1 de marzo de 1941 para repostar. Tomaron luego rumbo norte hasta la altitud de las Lofoten, virando luego al este, para evitar ser tempranamente detectados por los alemanes, y llegando poco antes de las 04.00 del 4 de marzo al Vestfjord. A las 06.50 había terminado el desembarco.

La única oposición encontrada fue la del bou *V 6301 Krebs* (376 TRB), que desde 2,7 kilómetros disparó cuatro cañonazos contra el *HMS Somali* (clase Tribal, 1.921 toneladas, cuatro torres gemelas de 12 cm y cuatro tubos lanzatorpedos) antes de resultar hundido; de él se rescató el botín más preciado: un conjunto de rotores para máquina

Enigma, con su libro de códigos, que sirvió a Bletchey Park para desviar los convoyes de las rutas con presencia de submarinos, aunque de momento solo llevaba los códigos del ya terminado mes de febrero de 1941. Nueve mercantes, con un total de 18.000 TRB, fueron hundidos en la acción de desembarco: los llamados *Hamburg, Pasajes, Felix, Mira, Eilenau, Rissen, Andø, Grotto* y *Bernhard Schulte*.

En Stamsund, en la costa oriental de la isla de Vestvagoy, los británicos destruyeron una fábrica de bacalao cocido. Otras dos fábricas fueron destruidas 15 kilómetros más al este en la pequeña isla de Henningsvær y 13 en Svolvær, otros 17 kilómetros al noreste, en la isla de Vagan; ardiendo en total 3.600 metros cúbicos de aceite de pescado y parafina. De los 228 prisioneros capturados, siete eran de la Kriegsmarine, siendo la mayoría de la marina mercante (147) y civiles (14).

A las 13.00 horas, los británicos y los 300 voluntarios noruegos habían reembarcado en los transportes *Princess Beatrix* y *Queen Emma* (ambos de 4.135 TRB), registrando como única baja la de un herido. Claymore fue la primera de 12 operaciones (*raids*) de comandos llevadas a cabo por los británicos en Noruega, sin ninguna intención de quedarse y menos de conquistar el país, pero provocando en Hitler la sensación opuesta, y como consecuencia el refuerzo de la presencia alemana en el país, que en 1944 llegaría a ser de 370.000 soldados.

En el dique seco que acogía al *Gneisenau*, a las 23.35 del 10 de abril de 1941 un bombardeo logró cuatro impactos en el acorazado: dos bombas estallaron a estribor, en la barbeta y el techo de la torreta Bruno, presionando el techo blindado

hacia el interior. Otra bomba penetró la cubierta a estribor junto a la misma torreta, explotando en la cubierta intermedia. La cuarta bomba no explotó, y no la encontraron hasta el 25 de abril al vaciar la cubierta de batería en la esquina entre la cantina y el muro de cubierta. Las bajas mortales fueron 88 y los heridos 74. La torreta Bruno quedó inmóvil, inutilizados los sistemas de cálculo y de artillería antiaérea de proa, así como el compás eléctrico y algunas ayudas a la navegación. Totalmente destruidas quedaron las cocinas y panadería, al igual que parte de los camarotes. El 14 de abril se determinó que la reparación duraría al menos cuatro meses.

El 17 de abril de 1941 Raeder inspeccionó en el astillero de Brest las reparaciones del *Gneisenau*, ordenando diversas medidas de camuflaje y protección frente a bombardeos; se instalaron dos montajes triples lanzatorpedos en popa tras la torreta Cäsar y un hangar de aviación con catapulta incorporada, que permitía lanzar un hidroavión directamente desde este. Todavía el 6 de enero de 1942 el impacto cercano de otra bomba prolongó el tiempo de permanencia en el dique, quedando en la práctica inutilizado hasta la Operación Cerberus.

También el crucero *Prinz Eugen* estaba siendo sometido a severos bombardeos incluso antes de terminarse, en los astilleros Deutsche Werke de Kiel. Allí fue ahorquillado poco antes de la medianoche del 7 de abril de 1941 por dos docenas de bombas de alto explosivo, mientras que otras tres incendiarias dieron en el blanco. El capitán Helmuth Brinkmann (1895-1983) se lamentaba de que su inexperta tripulación era incapaz de mantener a raya a los aviones

enemigos. En cuanto le fue posible, el *Prinz Eugen* practicó el repostaje de combustible en el mar, logrando tomar entre 200 y 250 toneladas por hora, un ritmo demasiado lento.

A partir del 17 de abril, comenzaron las maniobras del *Prinz Eugen* junto al *Bismarck* frente a Danzig. El día 19, un torpedo errante disparado por la 24.ª Flotilla de U-Boote en prácticas, dañó una pala de una hélice del *Prinz Eugen*, así que el día 22 se le ordenó regresar a Kiel para reparaciones. A la entrada del golfo de ese puerto, a las 15.00 horas del 23 de abril, se produjo una explosión en estribor que hizo saltar los manómetros de las turbinas, apagó las luces y el girocompás de proa, arrancó de su base el telémetro óptico, rompió varias lentes y los tanques de agua potable, etc. Había topado con una de las 48.158 minas que a lo largo de la guerra colocaría el Home Command de la RAF, y a las que se supone responsables del hundimiento de 545 mercantes con 591.143 TRB más 217 barcos de guerra con 147.264 toneladas. El accidente supondría, según los cálculos del OKM, 12 días de retraso, echando por tierra el plan de Raeder de lanzar los buques en el siguiente periodo de luna nueva en torno al 26 de abril.

Mientras tanto la mente de Hitler estaba en otro lugar y el 25 de abril firmaba la Instrucción número 28 para invadir Creta desde el aire (Operación Merkur, Mercurio, confiada a la Luftwaffe, que una vez más trataría de probar que podía ganar la guerra desde el aire). Por su parte, la Wehrmacht reclamaba recursos para su campaña contra la URSS, durante un periodo estimado entre nueve y 17 semanas. El 26 de abril Raeder se reunió en Berlín con Lütjens, que pidió retrasar la Operación Rheinübung hasta que estuvieran

listos el *Scharnhorst* o el *Tirpitz*, gemelo del *Bismarck*, para no malgastar «cucharada a cucharada» los pocos recursos disponibles, a pesar de que «la actual situación táctica» exigía la presencia de fuerzas de superficie de la Kriegsmarine en el Atlántico cuanto antes, ya que las noches árticas iban acortándose, haciendo más difícil el paso al Atlántico al abrigo de la oscuridad.

Lütjens charló sobre el proyecto con el jefe de operaciones, contralmirante Kurt Fricke, quien le preguntó qué haría si se encontraba con fuerzas enemigas superiores. «Volveré a casa inmediatamente», fue la respuesta. Lütjens consultó también con Conrad Patzig, de su misma promoción (la de los ingresados en 1907), quien le aconsejó quedarse en puerto y no arriesgar innecesariamente la vida del jefe de la flota en la operación de un buque singular. Lütjens asintió, pero añadió que hacerlo le provocaría acusaciones de cobardía, y se despidió asegurando: «A la vista de la desigualdad de fuerzas, opino que debo sacrificarme pronto o tarde. He dado por terminada mi vida privada y estoy decidido a llevar a cabo con honor la tarea que se me ha asignado, de una forma u otra».

Algo parecido le dijo Lütjens al contralmirante Vos: «Quiero despedirme. No volveré. Vista la superioridad de los británicos, la supervivencia es improbable». Por último, a su predecesor Wilhelm Marschall, que le aconsejaba no ceñirse demasiado a las órdenes de Raeder, porque en el Atlántico la situación puede cambiar drásticamente en cualquier momento, respondió Lütjens: «No, ya han sido relevados de su mando dos jefes de la flota por provocar las iras del Mando Naval. No quiero ser el tercero. Sé lo que el Mando

Naval quiere y llevaré a cabo sus órdenes».

Mientras tanto, el capitán de navío Ernst Lindemann seguía de maniobras en el Báltico en el *Bismarck*, acompañado por el *Lützow*, llevando siempre provisiones para tres meses, que Lindemann trataba de obtener enviando a sus oficiales a buscarlas en almacenes del ejército, pues en los de la armada no las había. También se realizaban a diario ejercicios de tiro bajo la dirección del primer oficial de artillería, Adalbert Schneider, capitán de corbeta de treinta y siete años.

Terminada la instrucción, el 5 de mayo tuvo lugar la última visita de Hitler a su buque insignia, el *Bismarck*, y también a su gemelo el *Tirpitz*, alistado el 25 de febrero de 1941, que en realidad pesaría 1.219 toneladas más que el cabeza de serie (quedando en 42.369 toneladas el desplazamiento del *Bismarck* y en 43.588 el del *Tirpitz*, si bien a plena carga el máximo de ambos se cifró en 53.500). Le acompañaba Keitel, jefe del OKW, pero no Raeder, y en el *Bismarck* fue recibido por Lütjens y Lindemann. El dictador se interesó particularmente por el sistema de tiro, sobre el que le habló el teniente de navío Friedrich Cardinal.

Ya en el puente de mando, Lütjens relató a Hitler anécdotas de la Operación Berlín, opinando que los cañones de 28 cm del *Bismarck* podrían infligir mayores pérdidas a los convoyes que los de 21 cm de los otros dos acorazados en servicio. Hitler afirmó que había que tener en consideración la superioridad de la Royal Navy, a lo que el jefe de la flota replicó que el *Bismarck* era superior en potencia de fuego y propulsión a cualquier buque británico; sin embargo, admitió que era preocupante la superioridad aérea naval

enemiga. El dictador ya no replicó a Lütjens, pero privadamente dijo luego a su ayudante naval, el capitán de navío Karl Jesko von Puttkamer, refiriéndose a la guerra de corso aireada por el jefe de la flota: «Los U-Boote hacen esas cosas mejor, más rápido y sin esos increíbles gastos».

Un silencioso Hitler se abstuvo de hacer comentarios durante la comida sobre el buque que visitaba o su próxima misión. Ni siquiera se interesó por la fecha de salida, ni sobre la afirmación de los marinos de que los acorazados que se empeñaba en tener el dictador no eran los mejores buques para la guerra de corso —algo que, por cierto, acababa de contradecir Lütjens—, ni sobre la ausencia de Raeder. Cuando Lindemann le mostró el retrato de Otto von Bismarck pintado por Franz von Lenbach (1836-1904), uno de los «príncipes de la pintura» bávaros, que fue amigo del Canaller de Hierro, y sugirió que podía dejarse en tierra durante la patrulla del acorazado, el dictador no se anduvo con rodeos y contestó: «Si algo le sucede al buque, la pintura debe perderse también con él».

Hitler habló luego de los alemanes de Transilvania, a los que pretendía «devolver rápidamente al Reich» y afirmó a continuación que los Estados Unidos no entrarían en la guerra porque en la Primera Guerra Mundial tuvieron poca eficacia en combate. Cuando Lindemann alegó que los alemanes no podrían librarse fácilmente de una intervención de Estados Unidos en la guerra presente, Hitler dio por terminada la comida. Lütjens aún tuvo tiempo de charlar con el dictador sobre la próxima patrulla, prometiendo aplastar cualquier buque británico con que se encontrara. Con todo, no desveló ningún punto concreto de lo

planificado para la Operación Rheinübung, ni siquiera su fecha de inicio, que conocería antes Churchill que Hitler. A las 14.18 el canciller abandonaba el *Bismarck* para inspeccionar el *Tirpitz*.

La razón para que Raeder permaneciera en Berlín no era otra que la de ocultar a Hitler esos planes. No tanto por evitar riesgos al buque insignia, con cuyo hundimiento como se ha visto contaba más el dictador que los marinos a bordo, cuanto por no verse vinculado por las órdenes que pudiera dar Hitler.

12. RHEINÜBUNG: EL «BISMARCK», EL CONSERVADURISMO Y EL FIN DE LÜTJENS

Los preparativos de la Operación Ejercicio del Rin (Unternehmen Rheinübung) comenzaron el sábado 17 de mayo de 1941, con la suspensión de permisos y la limpieza de tanques de combustible, de los que se extrajo el resto del fueloil empleado durante las maniobras para sustituirlo por otro de mayor calidad. Según Müllenheim, los encargados de esta tarea eran trabajadores forzosos polacos, a los que se pagó con bebida y tabaco.

El domingo 18 de mayo de 1941 en Gdynia, a bordo del *Bismarck*, Lütjens convocó a los comandantes de ambos buques para explicarles los detalles de la operación: a ser posible, no recalarían en Noruega, sino que repostarían en uno de sus petroleros en el Mar del Norte, para dirigirse al Estrecho de Dinamarca y, suponiendo que gracias al radar pudieran seguir navegando a toda marcha en medio de la niebla, irrumpir en el Atlántico. Lütjens prefería la ruta que había seguido a principios de febrero en el *Gneisenau*, frente a la del estrecho entre las Feroes e Islandia, recomendada al jefe de la flota por el Grupo de Mando Naval del Norte.

Los dos buques zarparon poco antes de las 11.15 de la mañana de ese domingo para echar el ancla en la rada. Media hora antes del mediodía empezaba oficialmente la operación, aunque ambos buques repostaron combustible y

esperaron a la tarde para realizar maniobras cerca de la costa junto con el *Tirpitz*. En el *Bismarck* se rompió una de las mangueras y, aparte de desparramar su líquido negro, impidió que pudieran llenarse los tanques. Tras pasar la noche anclados en la rada, ambos buques zarparon definitivamente y con derrotas distintas a las dos de la madrugada, para encontrarse 400 kilómetros al oeste, en Cabo Arcona, el extremo septentrional de la Península de Wittow y de la isla de Rügen, la mayor de Alemania.

A las dos de la madrugada del martes 20 de mayo, los dos buques que formaban el grupo de combate de la Operación Rheinübung, acompañados por los destructores *Z 10 Hans Lody*, *Z 16 Friedrich Eckoldt* y *Z 23*, y precedidos por dragaminas que señalaban los puntos de navegación, pasaban bajo el puente Storebælt entre las islas danesas de Fionia y Seelandia, para cruzar el mayor de los estrechos, el Gran Belt, del Báltico al Kattegat. Por orden del jefe de seguridad del Báltico, se había prohibido el tráfico comercial en el Gran Belt y el Kattegat desde la noche del 19 al mediodía del 20.

Al término de ese plazo, a las 13.00 horas del día 20, la vigilancia aérea alemana advirtió de la presencia del buque nodriza de hidroaviones sueco *HSwMS Gotland*, cuyo comandante, Knut G. Agren, dio parte del avistamiento del *Bismarck*. El mensaje fue interceptado por la embajada británica en Estocolmo y transmitido a Londres, de forma que Churchill se enteró antes que Hitler de la partida del acorazado.

El miércoles 21 de mayo, los buques alemanes llegaron entre las 08.00 y las 09.00 al Korsfjord, 30 kilómetros al sur

de Bergen, tras haber cubierto más de 1.100 kilómetros desde Cabo Arcona. El *Prinz Eugen* fondeó al final de ese fiordo, en la bahía de Kalvaneset, para repostar, mientras que el *Bismarck* siguió 15 kilómetros más hacia el norte hasta el Grimstadfjord, donde echó el ancla pero no pudo repostar, porque a las 13.15 fue sobrevolado por un Spitfire de reconocimiento del Coastal Command, pilotado por Michael F. Suckling, por lo que Lütjens dio orden de zarpar. Sí hubo tiempo para suprimir el esquema de pintura báltico (bandas negras y blancas que no constituían propiamente un camuflaje), dejando solo la primera parte de la proa oscurecida y la falsa ola pintada a continuación, y la popa oscurecida, para confundir sobre el tamaño y velocidad del buque.

El grupo de combate y los destructores salieron del Korsfjord a las 20.00 horas y hasta las 23.00 fueron protegidos por aviones Bf 110. Ese mismo día fue el último en que aviones alemanes bombardearon Inglaterra: el *Blitz* había terminado. La salida fue oportuna, ya que a las dos de la madrugada del jueves 22 de mayo, aviones británicos bombardearon el Grimstadfjord. A las 05.00, a la altura de Trondheim y tras haber recorrido otros 450 kilómetros, los destructores dejaron al grupo de combate, que a partir de ahí navegó en solitario encabezado por el *Bismarck* con rumbo norte. A mediodía, con una velocidad de crucero de superior a los 44 km/h, habían alcanzado los 65º 53’ norte y 3º 38’ este, habiendo recorrido 300 kilómetros más.

Lütjens había recuperado la sorpresa, pero ese mismo día en Scapa Flow el almirante John Cronyn Tovey (1885-1971), comandante de la Flota Metropolitana, supuso

correctamente que los alemanes tratarían de pasar el Estrecho de Dinamarca. Ya había mandado hacia Islandia al escuadrón del vicealmirante Lancelot Holland, compuesto por el crucero *Hood* (insignia del grupo), el acorazado *Prince of Wales* (capitán de navío John Catterall Leach, 1894-1941) y seis destructores. Tovey se hizo a la mar con el resto de fuerzas disponibles: el acorazado *King George V* (buque insignia), el portaaviones *Victorious*, cuatro cruceros y siete destructores.

En mayo, la anchura del Estrecho de Dinamarca libre de hielos entre la banquisa de Groenlandia e Islandia no pasaba de los 130 kilómetros y a causa de los campos de minas británicos colocados desde el extremo noroeste de Islandia (Vestfirðir) hacia el noroeste, quedaba reducido a menos de 20 kilómetros. Este cuello de botella estaba vigilado por el Primer Escuadrón de Cruceros —*Norfolk* y *Suffolk*—, a las órdenes del contralmirante Frederic Wake-Walker (1888-1945) a bordo del primero. El *Suffolk* tenía un radar tipo 279 recién instalado, que le permitía detectar blancos solo a proa y hasta 24 kilómetros de distancia.

En la tarde del viernes 23 de mayo, con un clima relativamente benigno, Lütjens navegaba con el *Bismarck* a vanguardia, pegado a la banquisa. Datos erróneos proporcionados por la aviación de reconocimiento alemana le habían hecho creer que la Flota H seguía en Scapa Flow. Por su parte, a las 19.22, tras haber terminado el extremo norte de su patrulla, el *Suffolk* tomaba rumbo sudoeste en el preciso momento en que su radar le avisó de la presencia de dos buques con ese mismo rumbo 13 kilómetros al norte. Virando a estribor, se escondió en la bruma del lado

islandés, al final de los campos de minas.

Los alemanes también detectaron al *Suffolk* con sus hidrófonos y radares, pero continuaron sin variar el rumbo. Por entonces, Holland estaba a poco más de 450 kilómetros en rumbo convergente hacia los alemanes, y Tovey 1.100 al sudeste, por lo que O'Hara supone que, de haberlo sabido, Lütjens habría intentado la evasión, mientras que un crucero aislado en patrulla rutinaria no parecía amenazador.

El *Norfok*, distante menos de 30 kilómetros, arrumbó al norte hacia el contacto. A las 20.30 salió de la bruma a 11 kilómetros del *Bismarck*, que le disparó cinco andanadas de 38 cm, llegando a ahorquillarle y cayendo metralla a bordo, antes de que el crucero volviera a esconderse en la niebla. Las vibraciones de los cañonazos averiaron el radar de proa del acorazado, por lo que Lütjens ordenó que el *Prinz Eugen* pasara a vanguardia, superando los 55 km/h con rumbo sur y con los dos cruceros británicos siguiéndoles a una distancia de 26 kilómetros.

Doce minutos después de comenzado el sábado 24 de mayo, la escuadra de Holland varió de rumbo noroeste a norte-noroeste (335º), pensando alcanzar a su enemigo en dos horas, justo tras la puesta de sol, con lo que los alemanes quedarían silueteados a poniente, y esperando poder cortarles el camino en perpendicular, ocupando el brazo de una T invertida, con lo que podrían disparar todos sus cañones contra ellos, mientras los alemanes solo podrían disparar los de proa. Pero una tormenta de nieve hizo perder al *Suffolk* el contacto de radar. Holland decidió a las 00.17 poner rumbo norte y reducir la velocidad a 46 km/h, manteniendo silencio de radio con la esperanza de

sorprender a los alemanes. Por suerte o pericia, este nuevo curso hubiera llevado a la intercepción deseada, según O'Hara.

Después de casi hora y media, a la 01.40, los destructores de Holland pasaron menos de 20 kilómetros al sudeste del *Bismarck*, que para seguir pegado a la banquisa había virado ligeramente al oeste. Con una visibilidad en torno a los cinco kilómetros, los buques se cruzaron sin verse. Temiendo que los alemanes hubieran virado al sudeste y pudieran pasar por su popa, Holland tomó a las 02.05 rumbo sur-sudoeste (200º), separándose de sus destructores, a los que ordenó seguir buscando con rumbo norte. De esa forma, se quedó rezagado y no pudo cortar el paso a los alemanes.

A las 02.47 el *Suffolk* volvió a captar a los alemanes, que no habían variado de rumbo. Holland trató de rectificar acelerando a 52 km/h y virando. A las 04.00 se encontraba a 37 kilómetros del *Bismarck*, casi en paralelo, con rumbo ligeramente convergente y la visibilidad era de más de 22 kilómetros. A las 04.40 viró 40º a estribor para acercarse más rápidamente, dejando a sus destructores 55 kilómetros rezagados.

Aunque Holland pensaba atacar al acorazado mientras sus cruceros hacían lo propio con el *Prinz Eugen*, nunca le dijo a Wake-Walker lo cerca que estaba, por lo que los dos cruceros británicos permanecieron demasiado al norte y no pudieron intervenir en el combate. El silencio de Holland era inútil porque los hidrófonos del *Prinz Eugen* hacía tiempo que habían captado el sonido de sus dos buques.

A las 05.35, cuando estos seguían rumbo sudoeste por el oeste (240º), el *Prince of Wales* —salido del astillero solo siete

semanas atrás, y con una tripulación poco adiestrada— estableció contacto visual con los alemanes, que estaban a 26,5 kilómetros con rumbo sudoeste (220º), ligeramente convergente. Todavía quedaba una hora de luz crepuscular. Dos minutos más tarde, Holland viró a estribor 40º para acercarse al enemigo, pero otros dos minutos después Lütjens anuló ese efecto al virar 45º también a su estribor, para alejarse casi con rumbo oeste (265º), impidiendo que los británicos pudieran dispararle con sus torretas traseras. Pasados otros diez minutos, a las 05.49 y habiéndose reducido la distancia a 23,8 kilómetros, el *Hood* viró 20º más a estribor, adquiriendo rumbo noroeste para oeste (300º), con un ángulo de convergencia que le permitía acercarse a los alemanes 475 metros por minuto.

Holland tenía prisa por combatir desde la menor distancia posible, consciente de que el escaso blindaje de su crucero lo hacía especialmente vulnerable a impactos desde gran distancia. Sin embargo, como señala Whitley (p. 155), con sus virajes eran ahora los alemanes los que le cortaban el paso, pudiéndole disparar con todos los cañones, cuando él solo podía utilizar las torretas de proa. El *Prince of Wales* le seguía 2,2 kilómetros a estribor.

En todo caso fue el *Hood* quien comenzó el combate a las 05.52, disparando desde casi 22 kilómetros contra el *Prinz Eugen* una andanada que se pasó de largo. Aunque Holland le había ordenado disparar al primer buque (creyendo erróneamente que el acorazado iría en vanguardia), el *Prince of Wales* disparó sus cinco cañones de proa un minuto después contra el *Bismarck*, desde casi 24 kilómetros, ahorquillándolo con columnas de agua de más de 60 metros.

A Lütjens no le podía caber duda de que sus perseguidores no eran lentos acorazados a los que pudiera dejar atrás, así que dio orden de virar 65º a babor, adoptando un nuevo rumbo sur-sudoeste (200º) para cerrar la T cortando el paso a los británicos y pudiendo dispararles con todas las torretas. Aunque eso evidencia que Lütjens se disponía a combatir el comandante del *Bismarck*, Lindemann, abrió fuego sin esperar a las órdenes del jefe de la flota, según algunos testigos porque afirmaba que no estaba dispuesto a ver cómo su buque se hundía sin responder.

A las 05.55 tanto el *Bismarck* como el *Prinz Eugen* dispararon cuatro cañonazos contra el *Hood* desde 19,7 y 21 kilómetros. Para salir de su desventajosa situación, Holland ordenó virar 20 grados a babor para adoptar un rumbo oeste para norte (280º). Uno de los obuses de las seis andanadas de cuatro cañones del *Prinz Eugen* en los primeros cuatro minutos alcanzó al *Hood*, provocando un gran incendio a popa, en una zona de la cubierta donde se amontonaba munición junto a los dos montajes gemelos antiaéreos. A las 05.59 el *Prinz Eugen* cambió de blanco, disparando contra el *Prince of Wales* una andanada de ocho disparos, de los que observó que dos impactaban a babor. Por su parte, el *Bismarck* había ahorquillado al *Hood* con sus andanadas segunda y tercera.

Hasta las 06.00, el *Prince of Wales* había disparado nueve veces, pero después falló uno y luego otros dos de sus seis cañones de proa. Logró ahorquillar al *Bismarck* con la sexta andanada, pero después volvió a perder la puntería por la distancia y alta velocidad de navegación. Además, la

tradicional desventaja del viento en contra, decisiva en combates de buques a vela, influyó contra los británicos, ya que la espuma del oleaje afectó a sus telémetros, quedando en el caso del acorazado frecuentemente bajo el agua el de 13 metros de la torreta A.

También a las 06.00 llegó al *Hood* la quinta andanada del *Bismarck*, disparada desde 24,7 kilómetros, impactando uno o más obuses junto al mástil principal. Según el capitán de navío Leach, «hubo una enorme llamarada hacia arriba en forma de embudo, y casi instantáneamente todo el barco quedó envuelto en humo de un extremo al otro». Siguió una fuerte explosión y, según un tripulante del acorazado citado por L. Kennedy (p. 87), «toda la sección delantera se levantó del agua como la aguja de una catedral, elevándose sobre la cubierta del *Prince of Wales*», que viró a estribor para evitar la colisión, adoptando rumbo oeste para sur (260º) y reabriendo el fuego a las 06.02 contra el *Bismarck*, que estaba a 14 kilómetros. Pero el acorazado alemán también había cambiado de blanco y en ese momento atravesó el puente del *Prince of Wales* uno de sus obuses de 38 cm que, aunque no explotó, mató a todos los presentes menos a Leach y a otro hombre.

Dos investigaciones oficiales concluyeron que un obús del *Bismarck* penetró la cubierta y detonó la santabárbara principal del *Hood*, aunque otras teorías afirman que la explosión pudo ser causada por un proyectil de 38 cm en las santabárbaras de los cañones de 10,16 cm de popa, o por la explosión de esas mismas por el primer impacto del *Prinz Eugen*. A las 06.03 ya se había hundido la proa del *Hood* y el *Bismarck* —buscando mejorar su posición de tiro— pasaba

por delante del *Prinz Eugen*, obligando al crucero a suspender el tiro.

El *Prince of Wales* corrigió el viraje a estribor con que había esquivado la proa del *Hood*, girando a babor para adoptar un rumbo paralelo al de los alemanes. En los siguientes minutos, recibió el impacto de otros seis obuses, incluyendo cuatro de 20,3 cm (del *Prinz Eugen*): uno atravesó la base de la dirección de tiro de los cañones de 13,34 cm de proa sin explotar, pero dejando sin gobierno ambas torretas; otro perforó una lancha y rodó sin explotar por la cubierta de botes; y dos abrieron boquetes bajo la línea de flotación. Lo mismo hizo un obús de 38 cm (del *Bismarck*) que no explotó, y otro impactó en la grúa de estribor, explotando tras la chimenea más a popa, y rociando de metralla la cubierta de botes y el hidroavión Walrus.

A la vista de estos daños, a las 06.05 y siendo la distancia algo superior a 13 kilómetros, Leach viró bruscamente a babor para romper el contacto, mientras los alemanes seguían con su rumbo. Cuatro minutos después, ya a 15,5 kilómetros, lanzó humo y desapareció tras él. Los alemanes no volvieron a disparar, pero sí el *Suffolk*, que lanzó seis andanadas al confundir a las 06.09 la presencia de un avión en el radar con el *Bismarck*. Al final de la acción, en el *Prince of Wales* habían dejado de funcionar sus dos torretas cuádruples y solo disparaba la doble de proa (igualmente de 35,6 cm).

Con sus 18 andanadas, el acorazado británico logró tres impactos en el *Bismarck*: uno que no explotó, en mitad del buque, dañando las catapultas y un bote; otro que penetró la coraza bajo la línea de flotación, inutilizando dos calderas y

destruyendo un generador; y el último, que no explotó, pero atravesó de parte a parte el acorazado por la proa, perforando dos tanques de combustible y haciéndole perder mil toneladas de fueloil. La inundación con 2.000 toneladas de agua redujo la velocidad máxima del *Bismarck* a 52 km/h y provocó una escora de nueve grados a babor y una inclinación de tres grados hacia abajo en proa.

Lindemann era partidario de perseguir al *Prince of Wales*, pero Lütjens se atuvo a las órdenes de evitar combates innecesarios y lo dejó escapar. El *Bismarck* había disparado 93 obuses de 38 cm (y un número indeterminado de 15 cm), mientras que el *Prinz Eugen* disparó 178 obuses de su armamento principal (20,3 cm) y 78 del secundario (10,5 cm).

En la historia oficial británica, firmada por Roskill, se señalará como principales errores de Holland haber colocado al más vulnerable *Hood* al frente en la persecución, acercarse con un ángulo tan pequeño y velocidad tan alta que impedía el funcionamiento del control de tiro *Dreyer* (aparte de anular las torretas posteriores), no ordenar a los dos cruceros que intervinieran, por el inútil prurito de guardar silencio de radio, separarse de sus destructores de escolta, no haber dado libertad de maniobra al *Prince of Wales* ni haber usado su radar, e incluso haber confundido el blanco principal, al disparar contra el *Prinz Eugen*. Para O'Hara, subrayar los errores de Holland ocultaría que lo que hundió al *Hood* fue una combinación de superior pericia artillera y suerte. Con todo, la munición alemana resultó de mala calidad, ya que de siete impactos de gran calibre, cuatro no explotaron.

El nuevo comandante británico, Wake-Walker (*Norfolk*),

decidió evitar la lucha pero mantener localizados a los buques alemanes. Lütjens trató de engañarle con cambios de rumbo y velocidad, pero no lo logró, y a las 12.40 fijó rumbo sur y velocidad de 44 km/h. Decidió que solo el *Prinz Eugen* continuaría la guerra de corso en el Atlántico, mientras que el buque insignia, limitado en su acción por la pérdida de combustible, arrumbaría hacia Brest para ser reparado.

Para permitir que escapara su compañero, a las 18.39 el *Bismarck* se acercó a sus perseguidores en medio de una borrasca. Disparó contra el *Suffolk* desde menos de 20 kilómetros, a lo que el crucero replicó con nueve andanadas que se quedaron cortas. Acudieron en su ayuda el *Norfolk* y el *Prince of Wales*, abriendo fuego el acorazado a las 18.47 desde casi 24 kilómetros, seguido por el crucero a las 18.53. Tres minutos después terminó el cañoneo y para entonces el *Prinz Eugen* había desaparecido.

El buque insignia alemán se enfrentaba en solitario contra siete buques capitales, dos portaaviones y 12 cruceros. El primero en intervenir fue el portaaviones *Victorious*, nueve de cuyos torpederos Swordfish, tras una travesía de casi dos horas, atacaron al *Bismarck* a medianoche, logrando un impacto que, no obstante, hizo menos daño al acorazado que sus propios movimientos evasivos, cuya violencia abrió los conductos de la segunda sala de calderas, que tras inundarse tuvo que ser abandonada.

Ya el domingo 25 de mayo, a la 01.30, el *Norfolk* avistó al *Bismarck*, desde menos de 13 kilómetros, disparando el *Prince of Wales* dos andanadas dirigidas por radar, a las que replicó el acorazado alemán, sin consecuencias. Pero a las 03.06 Lütjens llevó a cabo una maniobra evasiva exitosa, ya

que para evitar una posible emboscada de submarinos Wake-Walker había dado orden de zigzaguear al *Suffolk*, que en el extremo de cada ángulo perdía durante diez minutos el contacto de radar con el buque alemán. Los hidrófonos permitieron interpretar esa maniobra desde el *Bismarck* y aprovechando una de las desconexiones el buque perseguido viró bruscamente a estribor, escapando cuando la escuadra de Tovey estaba a menos de 200 kilómetros al sudeste.

El *Bismarck* desapareció durante 31 horas y media, hasta las 10.30 del lunes 26 de mayo. Pero Lütjens creía que no lo había logrado y rompió el silencio de radio para enviar varios mensajes el día de su cumpleaños (25 de mayo), transmitiendo a las 07.00 al Grupo Naval Oeste que aún lo perseguían. A pesar de que a las 08.46 París le respondía que al parecer había roto el contacto con sus perseguidores (y por tanto le sugería guardar silencio), Lütjens dedicó media hora a relatar, a partir de las 09.00, el combate del Estrecho de Dinamarca. Pero aunque los británicos pudieron localizar la emisión, en el *King George V* se interpretó la información según el rumbo opuesto, pensando que el *Bismarck* trataba de regresar a Noruega. Cuando se descubrió el error, parecía que el acorazado alemán estaba definitivamente fuera del alcance de sus perseguidores.

El *Bismarck* continuaba con rumbo sudeste a 39 km/h (habría podido superar los 48 km/h de haber llenado totalmente sus depósitos de combustible en Gdynia o Noruega), anunciándose a la tripulación en la mañana del lunes 26 que habían pasado «tres cuartas partes de Irlanda» (por el sur de la isla). Pero por fin fue localizado por un oficial de una potencia supuestamente neutral, un

estadounidense a los mandos de un avión construido en su país, un Consolidated PBY-5 Catalina al servicio del Reino Unido y, según O'Hara, utilizando información de *Ultra*.

La compra de 200 hidroaviones Catalina por parte del Reino Unido a Estados Unidos en 1940 no era un secreto, pero sí el que al entregarlos a principios de 1941 se asignaran al menos tres pilotos para entrenar a los británicos. Según Dwight Jon Zimmerman, el presidente Roosevelt habría afirmado que, de conocerse ese traspaso, habría sido destituido (*I will be impeached*). Uno de estos pilotos era el alférez Leonard «Tuck» Smith (1915-2006), asignado al 209.º Escuadrón del Mando Costero de la RAF, con base en Loch Erne (Irlanda del Norte). Según Mark E. Horan, fueron 17 los miembros del arma aérea de la US Navy que participaron en la búsqueda del *Bismarck*.

Al despegar a las 03.25 del 26 de mayo con el Catalina PBY-5 identificado con el numeral AH545 WQ-Z, la visibilidad no pasaba de 100 pies. Smith tomó rumbo oeste, figurando sobre el papel como copiloto y llevando como supuesto piloto al oficial de la RAF Dennis Briggs. Según Smith:

> A las 10.10 avisté lo que pensé que era el *Bismarck*. Tomé inmediatamente control de *George* [el piloto automático], y comencé a bajar suavemente virando a estribor, manteniendo la vista por babor, mientras el oficial británico fue atrás para preparar el informe de avistamiento. Mi plan era ampararme en las nubes para llegar lo más cerca posible del buque, identificarlo correctamente y seguirlo desde un punto ventajoso. Al bajar en torno a 600 metros salimos de una formación de nubes y nos topamos con una terrible barrera antiaérea por estribor.

Con el *Catalina* dañado, Smith informó de que el buque era el *Bismarck*. No volvió a localizar al acorazado, pero la información fue correctamente recibida. A las 21.30, después de más de 18 horas de vuelo, el aparato regresó a su base. Otros dos pilotos de Catalina norteamericanos también

localizaron al *Bismarck* ese día: el teniente Johnson, acompañado por el aviador británico Godden a bordo del aparato con numeral AH546 BN-M del 240.º Escuadrón de la RAF, y el alférez Carl Ward Rinehart en el Catalina W8416 DA-O del Escuadrón 210.º, acompañado por el teniente británico Hatfield.

El *Prince of Wales* y el *Suffolk* se habían retirado para repostar, por lo que el Almirantazgo desvió en persecución del *Bismarck* al acorazado *Rodney*, que iba con 500 pasajeros camino de Estados Unidos para ser modernizado (no podía alcanzar los 43 km/h). También retiró del convoy WS 8B, los destructores de la 4.ª Flotilla de escolta a las órdenes del capitán de navío Philip Louis Vian (1894-1968), que al captar el mensaje del Catalina fue directamente en busca del acorazado enemigo.

Más cerca que él estaba la Fuerza H procedente de Gibraltar, a las órdenes del almirante James Somerville (1882-1949), con el crucero *Renown*, el portaaviones *Ark Royal* y el crucero ligero *Sheffield*. Este fue el primero en descubrir al *Bismarck*, a las 13.15 del día 26, ordenándose entonces un ataque de los Swordfish del portaaviones, que por error torpedearon al *Sheffield*, fallando todos los torpedos.

El último ataque posible antes de que con el anochecer el acorazado alemán escapara definitivamente, tuvo lugar de 20.47 a 21.27. Ninguno de los Swordfish resultó derribado y a cambio dos o tres de sus torpedos impactaron en el *Bismarck*. Uno de ellos estalló en uno de los dos timones, soldándolo a una hélice en posición de 12 grados a babor, y obligando al *Bismarck* a navegar contra el viento y en rumbo

norte, al encuentro de la fuerza de Tovey.

En 2009, el escocés John Moffat publicó un libro en el que se atribuía la autoría del impacto, como piloto del Fairey Swordfish 5C/L9726 en el que le acompañaban como observador-copiloto J. D. «Dusty» Miller y como telegrafista y artillero A. J. Hayman. Moffat recordaba que al despegar había viento de fuerza 10, que voló como extremo derecha de su formación de tres aviones, que cuando tras un picado de 45º detuvo su avión a unos 30 metros de altura vio al *Bismarck* desde algo menos de 4 kilómetros, que la artillería antiaérea del acorazado aparentemente sobrevaloró la velocidad de los biplanos (no pasaban de 222 km/h) y su altitud de vuelo, y que no pudo utilizar el visor de bombardeo. Su copiloto impidió que arrojara el torpedo demasiado pronto. Tras lanzarlo a 800 metros del *Bismarck*, ascendieron sin virar, para evitar mejor el fuego antiaéreo.

Antes de una atenta evaluación de daños, Lütjens se apresuró a radiar a las 21.40 un dramático mensaje: «Barco ingobernable. Lucharemos hasta el último cartucho. ¡Viva el Führer!». Aún no había terminado el mensaje cuando el *Bismarck* disparó seis andanadas contra el *Sheffield* desde casi 15 kilómetros, ahorquillándolo hasta el punto de que las esquirlas mataron a tres marineros. Para dirigir hacia el acorazado a los cuatro destructores de la clase Tribal de Vian, el crucero precisó que los alemanes navegaban con rumbo norte, pero los británicos no eran conscientes de los problemas del *Bismarck*, pues había marejada y galerna del noroeste.

El teniente de navío Burkard von Müllenheim-Rechberg (1910-2003), ayudante de Lindemann y cuarto oficial de

artillería en el control de tiro de popa, argumenta (p. 191) contra la teoría de que el acorazado habría sido gobernable con las hélices (expuesta por Alfred Schulze-Hinrichs) que la experiencia de la instrucción en el Báltico era que el *Bismarck* podía maniobrar muy limitadamente con las hélices. La idea de echar el ancla trasera u otros objetos amarrados, o incluso de remolcar un submarino (que además no estaba disponible) se desechó por el peligro de dañar las hélices y por el numeroso personal que quedaría expuesto en cubierta, aparte de requerir proyectores de luz que habrían facilitado al enemigo la localización y puntería. Dinamitar el timón —idea defendida por el teniente de navío maquinista Gerhard Junack (1909-1977)—, probablemente habría inutilizado todas las hélices y quizá incluso arrancado de cuajo la popa.

Anochecía cuando Vian se acercó al acorazado por el noroeste en el *Cossack*, flanqueado al noreste por el *Maori* y el *Piorun*, y al sudoeste por el *Sikh* y el *Zulu*. A las 22.38 el *Piorun* avistó desde 15 kilómetros al *Bismarck* llevando rumbo sudeste para sur (145º) y virando a babor. A partir de las 23.00 horas, el acorazado logró mantener rumbo noroeste (315º) durante el resto de su lucha contra los destructores. Más lejos, a las 23.06, Tovey decidió esperar al amanecer para hundir el *Bismarck*. De nuevo se acercó el *Piorun* a poco más de 12 kilómetros y disparó tres salvas, pero largó humo y escapó después de que un proyectil de 38 cm del acorazado le cayera a menos de 20 metros. Lo mismo hicieron el *Cossack* a las 23.42, cuando el *Bismarck* lo ahorquilló destruyendo sus antenas con las esquirlas, y el *Zulu* a las 23.50, cuando el acorazado le averió la dirección de tiro.

Ya en la madrugada del martes 27 de mayo, después de disparar a las 00.27 contra el *Sikh* y cambiar de rumbo, el *Bismarck* logró romper contacto con los destructores. Lütjens dio entretanto orden de que algún submarino se acercara para recoger el cuaderno de bitácora del acorazado, mensaje que fue recogido por el *U 556*, submarino que había sido construido en el mismo astillero que el *Bismarck*, y cuyo comandante había pedido prestada a Lindemann la orquesta de a bordo para el acto de alistamiento del U-Boot. A cambio, el teniente de navío Herbert Wohlfarth, otorgó (en plan de broma) al *Bismarck* una patente fechada el 28 de enero de 1941, en la que le prometía ayuda cuando la necesitara.

Gracias a las bengalas lanzadas por el grupo de Tovey desde la una, a la 0.10 el *Zulu* avistó de nuevo al acorazado y a la 01.21 disparó cuatro torpedos desde 4,6 kilómetros contra la amura de babor enemiga, sin éxito. A la 01.37 el *Maori* lanzó dos torpedos desde 3,7 kilómetros también a babor del *Bismarck*, seguido tres minutos después por el *Cossack* con tres torpedos desde 5,5 kilómetros contra estribor, pudiendo apuntar mejor gracias a que el propio acorazado resaltaba su silueta al disparar contra el *Maori* que huía. Este destructor reclamó dos impactos y el *Cossack* uno.

Avisado a la 01.48 por el *Zulu* de que el *Bismarck* se había detenido, el *Sikh* le disparó cuatro torpedos desde 6,4 kilómetros hacia la popa, reclamando un impacto. A las 02.40 el *Bismarck* volvió a navegar y a las 03.25 el *Cossack* le lanzó sin éxito su último torpedo desde 3,7 kilómetros por el norte. A las 04.00 y por dos horas, los destructores perdieron de nuevo el contacto, avistándolo poco antes del amanecer el

Maori, que a las 06.56 le disparó sus dos últimos torpedos desde 8,2 kilómetros, escapando luego mientras el *Bismarck* le ahorquillaba. Según los tripulantes del acorazado, ninguno de los cuatro torpedos reclamados por los destructores impactó en el buque, pero la acción sirvió para robar el sueño a los marinos alemanes. Al amanecer, continuaba la galerna del noroeste, con cielo gris y nubes bajas.

El *Norfolk* fue el primero en avistar al *Bismarck* poco antes de las 08.00, seguido por el *Sheffield* y el *Dorsetshire*, que había navegado más de 1.100 kilómetros con mala mar para llegar a la cita. A las 08.10 el *Renown* viró hacia el sur para dejar el campo de batalla libre a los acorazados *King George V* y *Rodney* (a las órdenes del capitán de navío F. H. G. Dalrymple-Hamilton), que llegaban desde el oeste y el noroeste, ambos escasos de combustible. Para el *KGV*, comandado por el capitán de navío W. R. Patterson, esta sería su única acción bélica. Ambos acorazados aproaron hacia su enemigo a 35 km/h.

Tras lo sucedido en el Estrecho de Dinamarca, Tovey dejó maniobrar independientemente al *Rodney*, un kilómetro a babor del *KGV*, que abría la marcha y que a las 08.42, desde más de 27 kilómetros, avistó la amura de estribor del *Bismarck* navegando hacia ellos a 11 km/h con un ligero giro a estribor para poder disparar todos sus cañones. Las primeras en disparar a las 08.47 fueron las torres A y B del *Rodney* (cada una con tres cañones de 40,6 cm), desde 23 kilómetros, seguidas por el *KGV* un minuto después.

El acorazado alemán respondió a las 08.50, quedando su primera andanada corta por más de 900 metros y la segunda larga por otro tanto, pero ahorquillando al *Rodney* con la

tercera a las 08.51. Un obús cayó a menos de 20 metros, por lo que el acorazado británico tuvo que maniobrar y perdió la puntería. Por otra parte, al aproximarse el *Bismarck* de frente en medio de un chubasco, los telémetros del *KGV* no podían apuntar y el buque insignia lo hizo con su radar tipo 284, el mismo que usó el *Suffolk* y que usaría el *Duke of York* en el combate del Cabo Norte contra el *Scharnhorst*.

El operador, sin embargo, tomó como propios los piques de los cañonazos del *Rodney*, sin percibir el error hasta las 08.53. Después disparó dos andanadas de sus seis cañones de 35,5 cm de proa, explotando un obús de la segunda en la base de la superestructura de proa del *Bismarck*, y provocando un gran incendio. También entonces empezó a disparar el *Norfolk* desde 20 kilómetros.

A las 08.59, cuando la distancia era menor a 15 kilómetros, Tovey ordenó a sus dos acorazados virar a estribor para situarse paralelamente al *Bismarck* y poderle disparar andanadas completas. El *Rodney* se había pasado de largo hasta su decimoséptima andanada pero con la decimoctava consiguió un impacto cerca de las dos torres de proa, inutilizando ambas. Como ese acorazado estaba demasiado lejos para las torres Cäsar y Dora del *Bismarck*, estas apuntaron al *KGV*.

El *Dorsetshire* apareció en escena desde 22 kilómetros por el sudeste a las 09.01, cuando los dos acorazados británicos disparaban contra el alemán también con su armamento secundario. A las 09.08 el *Rodney*, desde 10 kilómetros, lanzó seis torpedos, seguido del *Norfolk*, que lanzó cuatro desde casi 15; a pesar de su torpeza de maniobra, por llegar de tan lejos, el *Bismarck* pudo esquivarlos realizando un arco hacia

el noroeste. Tras disparar desde popa cuatro andanadas contra el *KGV*, un impacto de 35,56 cm (por tanto del *KGV*) inutilizó el control de tiro y las torres Cäsar y Dora pasaron a control local, perdiendo rápidamente puntería. A las 09.13, el radar de 284 del *KGV*, que había logrado ahorquillar 14 de las 22 andanadas, quedó inutilizado por los choques y vibraciones.

Tras pasar al *Bismarck* por popa con rumbo sur, el *Rodney* viró a estribor a las 09.16 hacia un rumbo 180º, acercándose hasta poco más de 7 kilómetros, lo que a las 09.20 provocó que las dos torretas del *Bismarck* comenzaran a dispararle. Pasado apenas un minuto, el cañón de estribor de la torre Dora quedó destruido por la explosión prematura de un obús propio, pudiendo el cañón de babor hacer dos últimos disparos antes de enmudecer.

A las 09.26 aparecieron 12 Swordfish del *Ark Royal* dispuestos a arrojar bombas, pero no lo hicieron por miedo a ser alcanzados por proyectiles de sus propios buques. Por su parte, el *KGV* tomaba rumbo norte. Su puntería, con el radar 279, era defectuosa y los cuatro cañones de su torreta A estuvieron media hora inutilizados al atascarse uno de sus mecanismos de recarga. Mientras el *Rodney* seguía disparando contra el acorazado alemán con sus cañones principales y secundarios, uno de los últimos fallos cercanos del *Bismarck* inutilizó un lanzador múltiple de torpedos de ese acorazado británico. Por fin, a las 09.31, un impacto silenció definitivamente la torre Cäsar, última de 38 cm del *Bismarck* que seguía en acción.

Martin Stephen (p. 96) concluye que una de las debilidades del buque alemán era la dirección de tiro, alojada

en el centro de la estructura, que por fuerza sería blanco de la puntería enemiga. Con todo, el principal problema para los artilleros, añade, fue la falta de control sobre el buque, que hacía imposible prever los movimientos y apuntar con continuidad. Uno de los testigos citados por este autor menciona que, mientras el *Bismarck* recibía impactos de todos los calibres, «una gran llama emergió de la base de la estructura del puente, envolviéndolo en toda su altura, incluyendo los telémetros más altos, y parpadeando por unos momentos».

A continuación, ambos acorazados británicos se acercaron al alemán para machacarlo con toda su artillería. Entre las 09.52 y las 10.03, el *Rodney* disparó con los cañones en elevación mínima, llegando a curvar las vibraciones su propia cubierta. A las 10.05 el *KGV* se había acercado hasta 2,7 kilómetros y el *Rodney* disparó otros cuatro torpedos, uno de los cuales pudo impactar.

Un superviviente alemán citado por Stephen señala cómo el ruido del combate se fue apagando:

> Hasta reducirse a una serie de golpes esporádicos; incluso los timbres de control procedentes del puente dejaron de sonar. Las tres salas de turbinas estaban llenas de humo de la sala de calderas, aunque afortunadamente los impactos no atravesaron el blindaje que protegía la sala de motores o los generadores eléctricos. Hacia las 10.15 recibí una orden desde el teléfono del ingeniero jefe: preparar el buque para su hundimiento. Fue la última orden que recibí en el *Bismarck*. Después, cesó toda transmisión de órdenes.

El *Rodney* detuvo el fuego a las 10.14, tras haber disparado 375 obuses de 40,64 cm, 716 de 15,24 cm y 12 torpedos, anotando como máximo 40 impactos (menos del 2 por ciento del total de 2.048). El *KGV* disparó durante siete minutos más, hasta registrar un total de 339 obuses de 35,56 cm y 660 de 13,34 cm. El *Norfolk* disparó 527 obuses de 20,32 cm y el *Dorsetshire* 254. En total, entre 300 y 400 obuses impactaron

en el *Bismarck*.

Después de que el *Norfolk* lanzara sus últimos cuatro torpedos, con un supuesto impacto, y a las 10.20 el *Dorsetshire* otros dos desde 3 kilómetros contra la amura de estribor del *Bismarck* (supuestamente ambos impactaron), Tovey suspendió la acción, dando al crucero la misión de hundir el casco ardiente del enemigo. El *Dorsetshire* disparó un último torpedo a las 10.36 desde 2,4 kilómetros contra la amura de babor del *Bismarck*, completando un total de 71 lanzados en tres días.

Los alemanes habían hecho estallar las cargas de demolición a las 10.20 y el *Bismarck* por fin se hundió a las 10.40. John Moffat, el piloto que el día anterior había logrado inutilizar al acorazado, asegurará que contempló el hundimiento y que «lo que entonces vi nunca lo he olvidado. Sobre las olas asomaban cientos de cabezas. Todos nosotros sabíamos que ninguno de ellos tenía probabilidades de sobrevivir. Giramos y dimos otras dos pasadas sobre el lugar de los hechos, antes de regresar sin euforia alguna al *Ark Royal*».

Algún marinero del *Bismarck* pudo lanzar por su cuenta señales de rendición, o al menos eso afirmó un marinero del *Rodney*, Tommy Byers, observador artillero que antes de morir en 2004 dijo haber visto mediante prismáticos a un marinero alemán haciendo la señal de rendición en un anticuado alfabeto de semáforo sobre una de las torretas. «Lo vi y se lo dije al oficial artillero, capitán de corbeta Crawford, quien dijo: "Ahora no quiero saber nada de señales". Luego el *Bismarck* izó una bandera negra, que significaba: *queremos parlamentar*. Pero Crawford no quiso

hacer caso. Entonces empezaron a parpadear cuatro lámparas morse a la vez en el palo mayor. Y Crawford dijo: "No quiero saberlo, no me diga nada más de eso"». Según su hijo Kevin, Tommy Byers estaba seguro de que las señales que vio significaban rendición, y eso le habría atormentado toda su vida.

La señal morse fue vista también por el teniente de navío Donald Campbell, oficial de defensa antiaérea del *Rodney*, así como por un marinero del *Dorsetshire*, según afirmó en 2010 Ian Ballantyne en su libro *Matar al Bismarck*.

Existieran o no esas señales, no las enviaban los mandos del acorazado alemán, cuyas últimas órdenes de hundir la nave sin duda se cumplieron. Jochen Brennecke menciona el testimonio del marinero Herbert Blum (1921-1997), auxiliar de transmisiones del ingeniero jefe, capitán de corbeta Walter Lehmann, quien vio a este recibir del puente la orden de barrenar el buque, transmitirla a sus subordinados y a estos (entre ellos él mismo) ejecutarla y después subir a cubierta. El suboficial mayor Wilhelm Schmidt (1910-1986) se encargó de abrir las válvulas del fondo y también el primer oficial de guardia, capitán de fragata Hans Oels, fue visto dando la orden: «Fuera, fuera, todos fuera del barco. El barco va a estallar».

El teniente de navío Gerhard Junack (1909-1977) afirmó que todos los mamparos estancos se abrieron y que él colocó las cargas explosivas en la tubería de entrada de agua fría en las turbinas. Tras ajustar el control en «avante poca marcha», salió de la habitación antes de la explosión. La forma de colocar las cargas —unida a los daños sufridos por el torpedo de Swordfish en los timones— sería la razón de

que el *Bismarck* se hundiera de popa. El comandante Lindemann fue visto a proa haciendo el saludo naval con la mano en la gorra. Tampoco Lütjens ni nadie de su Estado Mayor parecen haber hecho ningún esfuerzo por sobrevivir.

El pecio del *Bismarck* fue hallado el 8 de junio de 1989 por Robert Ballard a 4.800 metros de profundidad en posición 48°9'43" norte, 16°12'19" oeste, en la altitud de Islandia y 400 kilómetros antes de llegar a la de Irlanda (a pesar de lo dicho a su tripulación). Está en la latitud de Saint-Nazaire, pero mil kilómetros al oeste. La tierra más cercana, al noreste, es el extremo de la isla irlandesa de Dursey (a 573 kilómetros) y al sudeste, en España, es Punta Roncudo (La Coruña), a 781 kilómetros.

El examen del pecio mostró que los 15 últimos metros de la popa se habían separado del resto. En 2002, la expedición de James Cameron mostró que el casco tenía daños relativamente escasos: solo atravesaron el cinturón blindado cuatro impactos artilleros y solo se encontró un impacto de torpedo, que no penetró el cinturón blindado. Uno de los timones apareció separado y fundido con la hélice central, supuestamente por obra del torpedo del Swordfish, aunque no pudiera descartarse que fuera un daño posterior.

En definitiva, el *Bismarck* fue hundido por su propia tripulación, pero no para quitar de las manos un valioso botín a los británicos, que no pretendieron capturarlo. La autodemolición impidió que mayor número de marineros alemanes pudieran tratar de ponerse a salvo.

Los británicos rescataron a 110 náufragos, uno de los cuales murió el día 28 de resultas de sus heridas y fue sepultado con honores en el mar. Una alarma advirtiendo del

avistamiento de un periscopio bastó para dar la orden de retirada del *Dorsetshire* —que a su vez la trasmitió al *Maori*—, dolorosamente comprensible para Müllenheim-Rechberg, el superviviente de más alto rango del acorazado, pero al mismo tiempo infundada, pues ningún U-Boot reflejó avistamiento de los buques británicos tras el combate en su diario, según escribió a Müllenheim-Rechberg en 1978 el comandante de uno de los dos submarinos presentes, Wohlfahrt (U 556), que no llegó ni siquiera a ver al *Bismarck* los días 26 y 27 de mayo.

El U 74 tampoco vio al *Dorsetshire* y su comandante (Kentrat) aseguró que las olas de siete metros hubieran hecho imposible el disparo de torpedos. Tras recibir por radio el mensaje con que Lütjens pedía que recogieran el cuaderno de bitácora del acorazado, se había dirigido a la zona, llegando a tiempo para escuchar en inmersión el hundimiento y buscar supervivientes hasta encontrar a las 19.30 en un bote a tres marineros: Georg Herzog, Otto Höntzsch y Herbert Manthey, a los que un golpe de mar tras el impacto de un obús arrojó al agua desde la torre Dora. A las 13.00 horas del 28 llegó al lugar del hundimiento el buque meteorológico *Sachsenwald*, que a las 22.30 observó tres luces y un cuarto de hora más tarde rescató de una balsa a los cabos Otto Maus y Walter Lorenzen, con lo que el total de supervivientes se cerró en 114. El día 30 el crucero español *Canarias* subió a bordo dos cadáveres que pudieron ser identificados y arrojados con honores al mar al día siguiente.

O'Hara concluye:

> Lo reseñable no fue que la armada británica hundiera al *Bismarck*, lo notable, dados los

recursos empleados contra él, fue que estuviera a punto de escapar. De hecho, para hundir un acorazado, los británicos necesitaron tres acciones de superficie y dos ataques aéreos, perdiendo en el proceso un crucero de batalla, sufriendo daños de consideración un acorazado, ligeros otro acorazado, dos cruceros y tres destructores. Pero el verdadero impacto que causó el *Bismarck* no fue el daño infligido. El *Bismarck* proyectó una larga sombra sobre las futuras operaciones británicas. La amenaza de una repetición a cargo del *Tirpitz* o incluso del *Scharnhorst* actuó como una cadena alrededor del cuello de la armada británica. Las exageradas medidas para mantener a raya al *Tirpitz* y las misiones emprendidas, como el ataque contra Saint-Nazaire demostraron que el *Bismarck* constituyó una amenaza que hizo temblar a Gran Bretaña. En cierto sentido, Alemania ganó en mayo de 1941 una victoria estratégica, aunque fue una victoria que sus líderes nunca comprendieron, y que por tanto su armada nunca aprovechó a fondo.

El *Prinz Eugen* interrumpió su travesía por problemas de propulsión y apareció en Brest dos días después del hundimiento del *Bismarck*, el 29 de mayo. Poco más de un mes pasaría en dique seco antes de ser dañado, el 2 de julio, por una bomba inglesa.

Mientras se desarrollaba el drama del *Bismarck*, la Kriegsmarine aportaba su modesta contribución a la invasión de Creta, contribuyendo al transporte de las unidades del 5.º Ejército Blindado que se habían asignado a la Operación Merkur bajo el nombre de Panzer-Abteilung Kreta: La 5.ª Compañía del Regimiento 31.º con cinco PzKpfw (Panzerkampfwagen, vehículos blindados) II y 17 PzKpfw III. Dos de los primeros fueron desembarcados en un pequeño remolcador portuario a las órdenes del alférez de navío Albert Oesterlin (1903-1944), tras una petición urgente de las tropas aerotransportadas desde la isla.

El Batallón 55 de Infantería Motorizada (Kradschützen-Bataillon, KSB) también se destinó a la isla. El 20 de mayo de 1941, al mismo tiempo que las tropas aerotransportadas se dirigían a Creta, dos compañías de ese batallón (2./ KSB 55 y 5./ KSB 55) subieron a embarcaciones pesqueras en los puertos de Megara y Mylos, pero al día siguiente el convoy fue hundido por la Royal Navy, logrando salvarse parte en el

puerto del Pireo el 22 de mayo.

El resto del batallón fue enviado entonces a los aeródromos de Lamia y Topolia para embarcar en aviones Ju 52: el 3./KSB 55 fue la primera unidad en aterrizar en Maleme el 26 de mayo, siguiéndole el resto del batallón a las órdenes del teniente coronel Schacke, que ese mismo día a las 23.00 horas llegó a Palaiochora, en la costa sur de la isla, tras recorrer un camino de 54 kilómetros y combatir contra guerrilleros organizados.

En la primavera de 1941, al margen de la gran batalla de superficie organizada en torno al *Bismarck*, la captura de dos unidades de la Kriegsmarine marcó un significativo avance en el descifrado de las comunicaciones alemanas por parte de los británicos. Bletchey Park no podía hasta entonces descifrar los mensajes bajo la codificación naval denominada Hydra, que poco antes de la Operación Rheinübung fueron sustituidos por un nuevo código llamado Neptun.

El 7 de mayo, en una operación especialmente diseñada para capturar un buque meteorológico (que por realizar largas patrullas se suponía tendrían códigos para mucho tiempo), fue detenido el *München* con los códigos Hydra para todo el mes de junio, lo que permitiría seguir los movimientos de los submarinos, petroleros, buques de abastos y meteorológicos para los meses siguientes, y debería ayudar a descifrar el código *Neptun*. Dos días después fue capturado el U 110. Aunque el submarino resultó finalmente hundido, la máquina Enigma y los documentos rescatados fueron llevados a Islandia, donde tres días después los examinó el teniente de navío Allan Bacon, oficial de enlace entre la Royal Navy y el servicio de

inteligencia.

Según Ralph Erskine, Bletchey Park pudo así descifrar los mensajes en clave Hydra (que los británicos llamaban Dolphin) desde el 1 de agosto de 1941 hasta el final de la guerra. Pero los alemanes dejaron de usarla en «aguas domésticas» (incluido el Atlántico) el 1 de octubre siguiente, pasando a usar la clave *Triton* (que los británicos llamaron *Shark*) tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, hasta el 1 de febrero de 1942 con versiones de la máquina Enigma con tres rotores (M-3) y desde entonces con Enigma de cuatro rotores (M-4). Bletchey Park no logró descifrar la versión para M-4 más que tres días sueltos antes del 13 de diciembre de 1942, y luego con asiduidad, pero en un plazo superior a las veinticuatro horas (por lo que era poco útil) hasta septiembre de 1943, cuando se transcribía dentro del plazo de veinticuatro horas.

Además de descifrar los mensajes alemanes, los británicos trataban de mejorar la protección de los suyos y por eso desde junio de 1941, el Almirantazgo cambió el código para convoyes (*Convoy Cipher*), que el B-Dienst apodaba *Frankfurt* y que los alemanes lograron descifrar con mayor éxito desde febrero de 1942. Sería sustituido el 10 de junio de 1943 por el *Naval Cipher No. 5*, que el B-Dienst ya no pudo descifrar. El uso desde noviembre de ese año de las máquinas Typex implicó impedir al B-Dienst el acceso a cualquier información de los aliados.

Si ya era dudoso que una exitosa patrulla del *Bismarck* hubiera retraído a Estados Unidos de su implicación en la guerra, el hundimiento del acorazado envalentonó a Roosevelt, que el 27 de mayo declaró que los alemanes

hundían barcos a un ritmo triple del de las construcciones navales angloamericanas, y que terminarían atacando el hemisferio occidental: «Sería un suicidio esperar hasta que estén a las puertas de nuestra casa». Dos semanas más tarde, se bloqueaba el patrimonio de alemanes e italianos en Estados Unidos y se cerraban sus consulados. El presidente ordenó al ejército y la armada que prepararan un cuerpo expedicionario para acompañar a los ingleses en la conquista de las Canarias, Azores y Cabo Verde. Al mismo tiempo, propuso a Gran Bretaña sustituirla en la defensa de Islandia.

Roosevelt aprobó el 6 de junio la Operación Indigo, encargándosela a soldados profesionales (marines). La Task Force 19 salió el 1 de julio y llegó el día 7 a Reykjavik. El 20 de junio el presidente dirigía al Congreso un mensaje sobre un mercante nortemericano, el *Robin Moor*, hundido el 21 de mayo de 1941 por el U 69, submarino cuyo comandante, el capitán de corbeta Jost Metzler, sospechó tras interrogar al comandante del barco, que este llevaba contrabando. Los 38 tripulantes y nueve pasajeros (cuatro hombres, tres mujeres y un niño) fueron evacuados en cuatro botes y abastecidos por los alemanes antes de hundir el barco, y rescatados tiempo después.

En su mensaje, Roosevelt —ya pasado el episodio del *Bismarck*— acusó a Alemania de terrorismo y de aspiración a imponer por ese medio su dominio en el mundo, y definió el ataque contra el *Robin Moor* como un primer paso en ese sentido respecto a los Estados Unidos. El rechazo de Roosevelt, que afirmaba ser el de todo su país, se tradujo en un apoyo más resuelto al Reino Unido, como mostraba el

título del mensaje, que era su frase final: «No tenemos intención de rendirnos».

Desde noviembre de 1940 existía el servicio militar obligatorio, que se debía realizar en el territorio de los Estados Unidos. En agosto de 1941, se amplió a dieciocho meses, pudiendo realizarse en el exterior. El 5 de septiembre, salieron hacia Islandia los primeros 5.000 soldados de reemplazo. El día 25, el jefe de Estado Mayor del Ejército norteamericano asumió la responsabilidad de la defensa de Islandia. Dönitz siguió reclamando el permiso para que los submarinos atacaran a los norteamericanos. El 9 de julio, en una entrevista con Raeder, Hitler rechazó de nuevo la propuesta, asegurando que quería retrasar «uno o dos meses» la entrada de los Estados Unidos en la guerra.

Después de que los norteamericanos ocuparan Islandia, los japoneses invadieron la Indochina francesa (el 25 de julio entraban en Saigón). A pesar de ser una invasión negociada (aunque solo por el mero trámite de un ultimátum) con el gobierno de Vichy, los Estados Unidos, Gran Bretaña y el gobierno holandés respondieron con un bloqueo total del Japón que implicaría su próxima entrada en la guerra.

Para el gobierno español, el fracaso del *Bismarck* no implicó ninguna disminución en su interés por colaborar con la Kriegsmarine. Así, en mayo de 1941 comenzó el proyecto que se había estudiado desde agosto de 1940 de construir siete dragaminas (Minensuchboote) de la clase 40, con 640 toneladas estándar, 57,6 metros de eslora, armados con un cañón de 10,5 cm, otro de 3,7 cm y hasta seis de 2 cm, 74 tripulantes, con dos calderas de carbón y sendos motores que daban 2.400 caballos, velocidad máxima de 31 km/h y

autonomía de 7.400 kilómetros a 18 km/h.

El 25 de septiembre de 1941 se iría más allá, al aprobarse en el Proyecto 10 la construcción de seis U-Boote del tipo VII en Cartagena, que debían estar entregados en 1944 y 1945. Ya en 1942 se paralizaron los envíos del material necesario y el proyecto quedó inconcluso, pero en noviembre de ese año se enviarían marinos españoles para adiestrarse en el manejo de dragaminas y cazasubmarinos.

A Dönitz no pudo escapársele la notable disminución de la eficacia de sus submarinos (toneladas hundidas divididas entre la cifra de submarinos que seguían alistados cada mes): las 4.840 TRB por submarino entre junio y noviembre de 1940, disminuyeron en el medio año siguiente en un 54 por ciento (2.247; la cifra de 2.000 se sobrepasaría en junio de 1941, y nunca más en toda la guerra). La cifra de submarinos alistados fue de 60 en el primer periodo y de 110 en el segundo (aumento del 83 por ciento). Frente a los 1,3 millones de toneladas hundidas de junio a noviembre de 1940, se hundieron 1,2 millones de diciembre de 1940 a mayo de 1941 (disminución del 7,6 por ciento).

La actuación de los submarinos frente a los convoyes en el Atlántico Norte fue nula en agosto de 1941: de los aproximadamente mil barcos que lo atravesaron en convoyes, solo uno fue hundido (la corbeta *Picotee* el día 12, antes de que se levantara la prohibición de Hitler de atacar a los escoltas). Mejor suerte tuvieron los submarinos en el Atlántico Sur (convoyes Gibraltar-Sierra Leona), donde hundieron el 10 por ciento de los 200 barcos integrantes de los convoyes.

CUARTA PARTE. DEL ATLÁNTICO AL ÁRTICO

13. LA GUERRA CONTRA LA UNIÓN SOVIÉTICA Y LOS ESTADOS UNIDOS

La flota soviética contaba en el momento en que los alemanes invadieron la URSS con tres viejos acorazados, cinco cruceros pesados, cuatro ligeros, 42 destructores modernos, 17 más anticuados y 18 torpederos (un total de 89 buques). Podía enfrentarse a la alemana en el Báltico y el Ártico, pero solo en el Mar Negro, donde la Kriegsmarine no estaba presente en 1941, tuvo superioridad. De los 41 buques soviéticos que O'Hara contabiliza como hundidos por fuerzas del Eje durante la guerra, solo uno lo fue en un combate (y lo hundió una mina).

En el Mar Negro, correspondió a la armada rumana el grueso de la tarea de minar y escoltar, más que luchar, frente a la flota soviética, en el verano de 1941. La pérdida en combate de un buque soviético tuvo lugar en el bombardeo de Constanza el 26 de junio de 1941. La misión correspondió a los destructores *Kharkov* y *Moskva* (ambos de la clase Leningrad), protegidos por el crucero pesado *Voroshilov* y los destructores *Smyshlennyi* y *Soobrazitelnyi.*

Los dos destructores citados en primer lugar se separaron a las cuatro de la mañana del resto, tomando rumbo sur-sudoeste, y dispararon 350 obuses desde entre 19 y 20 kilómetros, causando daños pero no a su principal objetivo, que eran los depósitos de combustible. Los rumanos contaban con uno de sus dos destructores modernos, el

Regina Maria (1.850 toneladas, cinco cañones de 11,94 cm y ocho tubos lanzatorpedos), otro veterano de la Primera Guerra Mundial, el *Marasti* (1.753 toneladas, con cuatro cañones de 11,94 cm y cuatro tubos lanzatorpedos) —ambos al sur del puerto, frente a las playas de Tuzla—, el minador *Murgescu*, dos torpederos y sendas baterías de costa alemanas establecidas desde el mes de marzo a las órdenes del capitán de corbeta Fritz Sureth, una cinco kilómetros al sur con el cañón *Tirpitz* de 28 cm y otra al norte, apodada *Bismarck*, con un cañón de ferrocarril de 21 cm (K 12).

El *Marasti* comenzó a disparar contra los destructores soviéticos a las 04.12, seguido por el *Regina Maria* a las 04.16, desde una distancia de 10 kilómetros, con la ventaja de ver la silueta de los buques soviéticos recortada por la luz del alba. Con doce andanadas, ahorquillaron al *Moskva*, impactando en su mástil, por lo que el destructor se retiró a toda velocidad virando a babor para tomar rumbo norte-noreste. A las 04.20 recibió un impacto el *Kharkov* y las lanchas rápidas *Viforul* y *Vijelia* (MTBs de construcción británica con dos torpedos cada una) salieron en persecución de los soviéticos.

A las 04.22 comenzó a tronar la batería *Tirpitz*, haciendo solo cinco disparos antes de que el *Moskva* quedara fuera de su alcance. Dos minutos después, ese destructor que se había introducido en un campo de minas defensivo rumano, explotó, partiéndose en dos y hundiéndose en cinco minutos junto con 268 de sus tripulantes. Su pecio fue encontrado el 3 de mayo de 2011, a 40 metros de profundidad, con una pieza de unos 23 metros separada 300 del resto, posiblemente de resultas de la explosión de la mina que

hundió al destructor, si bien hay quien piensa que pudo ser hundido por el torpedo de un submarino soviético.

El primer enfrentamiento naval entre germanos y soviéticos tuvo lugar después de que el ejército alemán capturara Riga, capital de Letonia, el 2 de julio de 1941. A los pocos días se encargó de limpiar de minas su puerto al buque nodriza de dragaminas (Minenraumschiff) *MRS 11* (ex *Osnabrück*, 5095 TRB y armado con tres cañones de 10,5 cm), que llevaba a bordo 12 lanchas motoras, escoltado por los dragaminas *M 23* y *M 31* (cada uno con dos cañones del mismo calibre) de la 5.ª Flotilla. En la madrugada del 6, el grupo fue bombardeado sin éxito por aviones soviéticos.

A mediodía, los buques alemanes fueron localizados por los destructores soviéticos *Serdityi* y *Silnyi* (ambos con 2.282 toneladas a plena carga, cinco cañones de 13 cm y seis tubos lanzatorpedos), que a las órdenes del capitán de fragata G. S. Abaschwili acompañaban a dos minadores para minar las aguas frente a la Península de Sõrve, extremo sur de la isla estonia de Saaremaa y límite norte del Estrecho de Irbe, que al sur se enfrenta con la Península de Curlandia y cierra el Golfo de Riga.

Los soviéticos se deshicieron de las minas y trataron de cercar a los alemanes, que llevaban rumbo este-noreste, tomando un destructor con los minadores rumbo este y otro rumbo sudoeste. Tres de los buques soviéticos dispararon contra el *MRS 11* desde casi 18 kilómetros, ahorquillándolo. Los alemanes esperaron a estar a 14,6 kilómetros para responder, pues era el alcance máximo de sus cañones de 10,5 cm. El *M 31* trató sin éxito de lanzar humo, por lo que para huir se separó del *MRS 11*, maniobra que los soviéticos

confundieron con la de un destructor que les lanzara torpedos, así que viraron para tomar rumbo paralelo al de los alemanes y disparar de nuevo. Pero bastó que el *Silnyi* recibiera un impacto del *M 31* para que los soviéticos se retiraran.

La acción se suspendió de 12.55 a 13.30, mientras el *MRS 11* bordeaba el Cabo de Kolka, extremo norte de Curlandia, entrando con rumbo sur en el golfo, hasta que de nuevo fue atacado por aviones soviéticos y a las 13.35 por los destructores que disparaban por encima del cabo desde una distancia de casi 25 kilómetros, quedándose muy cortos al principio; aunque los piques fueron acercándose a los barcos alemanes, a las 14.15 los soviéticos rompieron el contacto y zarparon con rumbo noroeste. Los alemanes dispararon casi 200 cañonazos y contaron 120 que cayeron relativamente cerca de ellos en las dos horas de combate.

Esta acción, según O'Hara, muestra el patrón que seguirían los soviéticos, disparando desde grandes distancias por miedo a ser atacados con torpedos. La armada roja formó un grupo de destructores y patrulleras a las órdenes del contralmirante W. P. Drozd, para atacar los convoyes de la Kriegsmarine en el Golfo de Riga, que lograron introducir en él, sin pérdidas propias, 50.000 toneladas de abastos.

En la noche del 12 al 13 de julio, siete destructores y dos torpederos soviéticos atacaron un convoy de gabarras y pequeños barcos escoltados por dragaminas, que espantaron a los atacantes fingiendo lanzarles torpedos. De forma similar, el 1 de agosto frente al Cabo Kolka, la Primera Flotilla de Dragaminas repelió el ataque de seis lanchas rápidas soviéticas, hundiendo una de ellas (*TKA 122*),

mientras los dos destructores de la URSS que debían apoyar la acción se limitaban a disparar desde gran distancia.

La armada soviética tuvo que abandonar la base de la capital estonia, Tallin (llamada Reval por los alemanes y Revel por los rusos hasta que ese país báltico logró la independencia en 1918), en la noche del 28 de agosto de 1941, perdiendo, por obra de las minas y la Luftwaffe, cinco destructores y tres patrulleros de los seis convoyes enviados hacia Kronstadt, que sumaban 120 barcos de todo tipo.

En septiembre, la Kriegsmarine puso a las órdenes del vicealmirante Otto Ciliax (1891-1964), con la intención de hacer frente a la flota soviética o evitar que se internara en Suecia, una fuerza compuesta por el acorazado *Tirpitz*, el crucero pesado *Scheer*, los ligeros *Köln, Nürnberg, Emden* y *Leipzig*, tres destructores (*Z 25, Z 26 y Z 27*), cuatro torpederos (*T 2, T 5, T 7 y T 8*) y otras embarcaciones menores. Pero los soviéticos se quedaron a defender Leningrado y los alemanes no se arriesgaron a entrar en el Golfo de Finlandia. Con la ocupación ese mes de las islas estonias de Muhu, Saaremaa e Hiiumaa (Dagö en alemán y sueco), el Báltico quedó cerrado en poder de los alemanes.

En el extremo noruego del frente, las tropas alpinas del XIX Cuerpo de Montaña, a las órdenes del mayor general Eduard Dietl, en la Operación Silberfuchs (zorro gris), trataron de conquistar Múrmansk, puerto libre de hielos y base naval del Ártico. Su objetivo intermedio fue retomar la Base Norte, establecida por la Kriegsmarine en octubre de 1939 con permiso soviético, nada más firmar el pacto de no-agresión e invadir conjuntamente Polonia. Situada al oeste de Múrmanks en la desembocadura del río Litsa Occidental

(Zapadnaya Litsa), funcionó hasta el 5 de septiembre de 1940, cuando Raeder decidió transferir a Noruega sus efectivos, pero no el material, pues cuando en junio de 1941 estalló la guerra contra la URSS, aún estaban ahí sin desembalar 100 tractores y camiones, cientos de toneladas de explosivos y alimentos enlatados, supuestamente destinados a las tropas que debían tomar Múrmansk.

Raeder insistió a Hitler en la necesidad de una fuerte presencia naval en el Ártico, en sendas conversaciones los días 4 de febrero y 30 de marzo de 1941. Pero Hitler pensaba que Múrmansk podía ser tomado por tierra y, también aquí, Raeder proponía metas sin aportar medios. El vicealmirante Otto Schenk, en funciones de almirante de la costa polar noruega (Admiral der norwegischen Polarküste, cargo que se había creado en agosto de 1940 y del que sería relevado en agosto de 1941 por el contralmirante Walter Krastel), no disponía en el puerto noruego de Kirkenes (el más oriental, 220 kilómetros al sudeste del Cabo Norte en línea recta, pero más de 320 bordeando la costa; en cambio a solo 150 de Múrmansk, 220 por carretera), en el momento de comenzar el asalto contra la URSS, más que de 19 patrulleras (en su mayoría bous armados), dos cazasubmarinos, once dragaminas de la 5.ª Flotilla y tres auxiliares, más un pequeño minador.

El asalto a Múrmansk se planeó con los finlandeses en tres operaciones llamadas Renntier (reno), Platinfuchs (zorro platino) y Polarfuchs (zorro polar). Renntier preveía conquistar en tres días Petsamo (Pechenga), dada la importancia de sus yacimientos de níquel. Fue aprobada el 13 de agosto de 1940, e incluida en la Directiva número 18

firmada por Hitler en diciembre para la Operación Barbarroja. El detalle de las operaciones fue redactado el 17 de abril de 1941 por el ejército (alemán) de Noruega y detallado por el OKW en sendas órdenes de operaciones los días 18 y 20 del mismo mes.

Platinfuchs preveía continuar el avance hasta la costa en Port Vladimir —77 kilómetros al este de Pechenga, en el extremo del último fiordo antes del de Múrmansk— y Polyarny, unos 30 kilómetros más al sur, cerrando la salida de la bahía de Kola o Fiordo de Múrmansk y empleando para ello las divisiones 2.ª y 3.ª de Montaña, un batallón de comunicaciones, otro de construcciones, uno antiaéreo, dos baterías de 10,5 cm y una lanzadora de niebla. Por último, Polarfuchs debía atacar Kandalakcha (en el extremo opuesto de la Península de Kola y 200 kilómetros en línea recta al sur de Múrmansk), cuyo golfo se abre al Mar Blanco. Esta misión no implicaba atacar Múrmansk, ya que se partiría de la ciudad finlandesa de Rovaniemi en dirección a Kandalakcha (300 kilómetros en línea recta de oeste a este).

Raeder insistía en que se ocupara Múrmansk para evitar futuras operaciones anglo-soviéticas en la zona y destacó a Kirkenes la 6.ª Flotilla de Destructores a las órdenes del capitán de navío Alfred Schulze-Hinrichs, con cinco unidades: *Z 20, Z 7, Z 16, Z 4* y *Z 10*, para atacar a los destructores que pretendieran desembarcar tropas en la bahía de Litsa, último fiordo importante entre Pechenga y Múrmansk. Por su parte, la 5.ª Flota de la Luftwaffe puso a disposición de las operaciones 60 de sus 200 aviones.

El mismo 22 de junio de 1941 comenzó la Operación Renntier, llegando la 2.ª División de Montaña al mar en

Linhammar, apenas 15 kilómetros al norte de Pechenga. El 25 de junio, el gobierno sueco consintió que atravesara su territorio la 163.ª División de Infantería alemana para ir desde Oslo a Finlandia. Platinfuchs debía comenzar el 29 de junio. Dietl pensaba enviar la 2.ª División a Poliarny y la 3.ª a Múrmansk, pero al comprobar que no existían carreteras, la 3.ª se sumó al avance más cercano a la costa. Al día siguiente se tomó Titovka, distante 34 kilómetros por carretera al sur de Pechenga y 100 de Múrmansk, sin embargo, al norte se encontró fuerte resistencia en el río Litsa Occidental, donde los soviéticos desembarcaron tropas e hicieron fuego desde sus destructores. El 6 de julio se cruzó el puente del río Litsa, pero un nuevo desembarco soviético en la desembocadura obligó a que los alemanes se retiraran al día siguiente.

Los destructores germanos de Kirkenes no zarparon hasta el 12 de julio, hundiendo dos embarcaciones de un convoy de tres, requiriendo para ello casi mil disparos. Los días 14 y 16 de julio, no evitaron el desembarco de tropas soviéticas en la bahía de Litsa. El día 22, llegaron hasta el Mar Blanco, hundiendo el *Z 7 Hermann Schoemann* un barco-observatorio, el *Meridian*, de 300 toneladas. Vista la preocupación de Hitler por que los británicos pudieran desembarcar y tomar Pechenga, la Kriegsmarine prometió el 21 de julio añadir dos submarinos a las fuerzas de Kirkenes. La penúltima salida de los destructores de Kirkenes fue el 29 de julio, y en ella tres de las unidades emplearon 270 cañonazos de 12,7 cm para hundir un bou auxiliar, el *Tuman SKR 12* (574 toneladas).

Por su parte, los británicos, a petición soviética, habían

enviado el 23 de julio dos portaaviones, dos cruceros y seis destructores. El 30 de julio, aparatos de portaaviones británicos bombardearon Kirkenes, Pechenga y Linhammar. Pero las pérdidas fueron elevadas y, al no encontrar tráfico marítimo, la fuerza regresó a Scapa Flow.

El 2 de agosto los alemanes retomaron el ataque sobre el río Litsa Occidental con refuerzos, retirándose por mar al día siguiente las tropas rusas en la bahía de Litsa, sin que intervinieran los destructores alemanes, que Schenk no quiso arriesgar en misiones de cañoneo a fuerzas terrestres, como le pedía Dietl. La última patrulla de los destructores fue el 9 de agosto. A mediados de ese mes solo quedaban tres operativos, centrados en la protección de convoyes.

Los británicos enviaron su segunda fuerza naval al Ártico el 19 de agosto. Compuesta por los cruceros *Aurora* y *Nigeria*, más los destructores *Icarus*, *Antelope* y *Anthony*, y el buque de pasajeros *Empress of Canada*, a las órdenes del contralmirante Philip L. Vian, tenía por misión evacuar a los 3.200 habitantes soviéticos y noruegos de la isla de Spitsbergen, la mayor del archipiélago de Svalbard, y destruir las minas de carbón de Barentsburg, labor que realizaron del 25 de agosto al 3 de septiembre.

Mientras tanto, el 31 de agosto llegaba a Arkhangelsk (Arcángel, en el Mar Blanco y a casi 800 kilómetros de Múrmansk por mar) el primero de los convoyes árticos, que había zarpado de Hvalfjörður (Islandia) diez días antes y bajo el nombre en clave Dervish condujo sin percances seis mercantes, además del viejo portaaviones *Argus*, que depositó 24 Hurricanes en Vaenga (Severomorsk, 25 kilómetros antes de Múrmansk, en su mismo fiordo). A su

regreso, los escoltas hundieron un mercante alemán. Los británicos concluyeron que los beneficios del convoy no compensaban el riesgo, y los alemanes lo contrario: que la amenaza naval británica era insuperable en esa zona.

De regreso de Spitsbergen, los cruceros *Aurora* y *Nigeria* se desviaron —en base a informes de inteligencia—, recorriendo 900 kilómetros desde la isla del Cabo Norte, para atacar un convoy alemán, avistado a la 01.26 del 7 de septiembre por el *Nigeria*. En ruta de Hammerfest a Kirkenes, los transportes *Barcelona* (3.101 TRB) y *Trautenfels* (6.418 TRB) llevaban a 1.500 soldados de la 6.ª División de Montaña, escoltados por el buque escuela de artillería *Bremse* (1.870 toneladas y cuatro cañones de 12,7 cm), los bous *V 6103* (Nordlicht) y *UJ 1701*, más el dragaminas *R 162*. El *Nigeria* abrió fuego a la 01.29, virando los alemanes a estribor para esconderse en los fiordos, salvo el *Bremse*, al que los cruceros tomaron por un destructor, mientras pasaba por la proa del *Nigeria* lanzando humo y tratando de responder al fuego. El crucero, temiendo ser torpedeado, viró bruscamente a babor.

A la 01.34 el *Bremse*, que ya había recibido varios impactos de 15,24 cm que inutilizaron su cañón central, reapareció entre los dos cruceros como si fuera a embestirlos, virando el *Aurora* bruscamente a estribor para evitarlo, mientras el *Nigeria* disparaba tres andanadas al buque alemán, que embistió la proa del crucero. A la 01.40 un cañonazo del *Aurora* explotó en medio del *Bremse*, que tras otra explosión quedó sin gobierno y con solo su cañón de proa.

Perdido en la noche polar, el *Bremse* reapareció a la 01.44

para recibir otras cinco andanadas del *Aurora*. El buque escuela se hundió lentamente, pudiendo rescatar los británicos, mientras se iba haciendo de día, a 37 náufragos. El capitán de corbeta Von Brosy-Steinberg y otros 159 tripulantes murieron, pero el resto del convoy sobrevivió: los soldados tuvieron que caminar 200 kilómetros hasta Kirkenes. En su informe al presidente Roosevelt, los británicos aseguraron haber hundido un pequeño destructor y dos barcos más, aparte de dañar «al *Bremse* y otro barco».

Para el 8 de septiembre se planeó un ataque terrestre más al sur. Tres días antes, Dietl advirtió a Jodl que podría conquistar Múrmanks, pero no Kandalakcha antes de la llegada del invierno, y que sería imposible abastecer a las tropas si se quedaban en Múrmansk. Las tropas que pasaron el río Litsa el 8 de septiembre tuvieron que retirarse al final de la jornada, atacadas desde ambos flancos por fuerzas soviéticas a las que habían sobrepasado. También al sur la resistencia fue feroz. Tras perder dos cargueros los días 12 y 13 de septiembre, se suspendieron los abastecimientos por mar más allá del Cabo Norte.

El 15 de septiembre de 1941 Hitler dio por imposible la toma de Múrmansk, pero para lograr mayores avances, él y Jodl propusieron que la Kriegsmarine empleara sus acorazados en la costa. Raeder lo rechazó argumentando que el enemigo podría concentrar fuerzas superiores en misión defensiva. Al final, fue Dietl quien detuvo la ofensiva el día 18 y permitió la retirada de la cabeza de puente al otro lado del Litsa, afirmando que sus hombres no podrían resistir allí el invierno y debían ser relevados. A mediados de octubre, la 6.ª División de Montaña ocupó el frente, siendo trasladada la

2.ª a Pechenga y la 3.ª al sur de Finlandia y a Alemania, puesto que llevaban en Noruega desde abril y, según Ziemke, se había difundido el rumor de que había un plan para exterminarlos por ser austriacos. La protesta habría llegado hasta Hitler, que ordenó la repatriación.

La campaña había costado 10.290 bajas para avanzar 30 kilómetros. Según Ziemke, la causa del fracaso estriba en el poco empeño puesto, manifiesto en que se usara solo una pequeña parte de las fuerzas militares disponibles en Noruega, ya que el OKW solo estaba interesado en Pechenga y el propio Dietl consideraba el terreno hasta Múrmansk como inútil militarmente. Por supuesto, la resistencia de los soldados soviéticos había sido totalmente minusvalorada.

Más al sur, en Finlandia, la Operación Polarfuchs comenzó el 1 de julio con los avances de la 6.ª División finlandesa desde el norte de Kuusamo, mientras que los alemanes atacaban casi 100 kilómetros al norte hacia Salla. En pocas horas, la división de las SS demostró su cobardía y tuvo que ser retirada, mientras que la 169.ª División sufrió un contraataque al día siguiente. El 4 de julio, la división SS llegó a abandonar sus puestos defensivos, creyendo estar siendo asaltada por carros de combate, cuando solo era fuego artillero. El colapso pudo ser evitado cubriendo ese hueco con un regimiento de la 163.ª División de Infantería, que llegó atravesando Suecia.

Solo los finlandeses realizaron desde el comienzo avances notables (64 kilómetros) y el 7 de agosto capturaron Kestenga, 120 kilómetros al este de Kuusamo. Los soviéticos se retiraron a la llamada línea Verman, entre los lagos Verkhniy Verman y Tolvand al norte, a ambos lados de la

carretera de Salla a Kandalakcha (y 80 kilómetros al oeste), y el lago Verkhneye, cortando el acceso por el sur desde 35 kilómetros al este de Kestenga. La ofensiva se detuvo a fines de septiembre. Tras más de tres meses, Silberfuchs había costado a los alemanes 21.501 bajas y más de 5.000 a los finlandeses.

El 11 de octubre llegó a Arcángel el segundo convoy ártico, primero con la denominación PQ, que había zarpado de Hvalfjörður el 29 de septiembre. Un día antes, llegó a Scapa Flow el primer convoy de regreso QP 1, salido de Arcángel el 28 de septiembre.

Tras el fracaso del intento de conquista de Múrmansk, la Kriegsmarine reorganizó sus efectivos creando el 15 de octubre de 1941 el cargo de almirante del Ártico (Admiral Nordmeer), como subordinado del Grupo de Mando Naval Norte y como nuevo empleo para el almirante Hubert Schmundt (1888-1984), que había sido comandante de cruceros (Befehlshaber der Kreuzer, B. d. K.) desde la creación de ese cargo el 1 de agosto de 1940 hasta su disolución el 14 de octubre de 1941. A su vez, el cargo de B. d. K. sustituía al de comandante de las fuerzas de exploración (Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, B. d. A., que también era Schmundt). No hay que confundir este cargo de almirante del Ártico con el de la costa polar noruega. En junio de 1942 reapareció el cargo de B. d. K. en la persona del vicealmirante Kummetz.

La misión del almirante del Ártico era dirigir las fuerzas navales en el norte de Noruega, incluidos los submarinos dependientes del jefe de U-Boote en Noruega (F. d. U. Norwegen). Desde mayo de 1942, su Estado Mayor estaba en

el *Tanga* (2.620 toneladas, había servido como buque nodriza de las flotillas 2.ª y 6.ª de S-Boote) en Kirkenes, y después en el aviso (yate de comunicaciones) *Grille* (3.340 toneladas) en Narvik. Desde marzo de 1944 vio notablemente mermado su tamaño y en junio de 1944 fue disuelto.

La 6.ª Flotilla de Destructores se sustituyó por los cinco de la 8.ª, mandada por el capitán de navío Gottfried Pönitz: *Z 23, Z 24, Z 25, Z 26* y *Z 27*, que llegaron a Kirkenes el 13 de diciembre de 1941. Entraron en combate —salvo el *Z 26*, con problemas de máquinas— cuatro días después, tras salir al mar de Barents a las 18.30 del 16 de diciembre, situándose más de un centenar de kilómetros al norte de Múrmansk y tomar rumbo este hacia el cabo Kanin, adonde llegaron a las 14.27 del 17 de diciembre, pasando a rumbo sur-sudoeste hacia la entrada del Mar Blanco. En la orilla occidental, cerca del Cabo Gorodeski, el *Z 25* captó por radar dos buques a 3,7 kilómetros con rumbo sudoeste para oeste (240º). Anochecía y la niebla más los chubascos de nieve limitaban la visibilidad, por lo que los alemanes pensaron haberse topado con dos destructores soviéticos, cuando eran los minadores británicos *Speedy* y *Hazard* (ambos con 1.330 toneladas a plena carga y dos cañones de 10,16 cm), que iban a sumarse al convoy PQ 6.

Los alemanes abrieron fuego a las 17.32. El *Z 25* lanzó tres torpedos y el *Z 27* cinco, todos fallidos. A las 17.48 terminó el cañoneo, alcanzando cuatro veces al *Hazard* y averiando sus dos cañones. A las 19.15, el crucero pesado británico *Kent* (de la clase County-Kent, con 10.008 toneladas), escoltado por los destructores soviéticos *Groznyi* y *Sokrushitelnyi* (2.380 toneladas a plena carga, 4 cañones de

13 cm y seis tubos lanzatorpedos), zarpó de la bahía de Kola (la salida del Fiordo de Múrmansk), pero los alemanes pasaron antes de que sus enemigos se interpusieran en su ruta y arribaron a Tromsö, 300 kilómetros al sudoeste del Cabo Norte.

La relevancia de los convoyes árticos será tal que O'Hara no duda en afirmar que, de haber tomado los alemanes Múrmansk, «las consecuencias sobre su esfuerzo bélico total podrían haber sido suficientes para dar como resultado una victoria alemana en vez de soviética».

Un teatro de la guerra naval quedó en exclusiva reservado a los submarinos: la costa este de Estados Unidos. Y ese teatro se abrió en un momento en que la eficacia de los U-Boote estaba siendo puesta en duda, hasta el punto de retirarlos del Atlántico al Mediterráneo, donde fue enviado un buen número de submarinos en parte a causa de la inicial eficacia (no contra los convoyes) de uno de los integrantes de la segunda ronda de seis U-Boote allí destinados. El 13 de noviembre de 1941, el U 81 (del tipo VIIC, a las órdenes del teniente de navío Friedrich Guggenberger) se topó con la Force H y hundió al portaaviones *Ark Royal* (solo murió un tripulante). De un golpe, los submarinos alemanes habían logrado más que los italianos en 17 meses.

Al comenzar el 18 de noviembre de 1941 la ofensiva inglesa Crusader, Hitler pidió ayuda para Rommel, y Raeder ordenó enviar 50 submarinos. A fin de año, quedaban en el Mediterráneo 21 de los 37 recién enviados (ocho fueron dañados y regresaron antes de intentar el paso del Estrecho, y otros tantos fueron hundidos: tres antes de pasar el Estrecho, tres tras pasarlo y dos a fines de diciembre). El 25

de noviembre de 1941 el acorazado *Barham* fue hundido por tres torpedos del U 331 (VIIC, teniente de navío Hans-Diedrich von Tiesenhausen), muriendo 862 de sus tripulantes. La ofensiva Crusader se suspendió finalmente a causa de estas pérdidas de la Royal Navy.

Mientras tanto, entre septiembre y diciembre de 1941, cruzaban el Atlántico Norte 80 convoyes (3.700 barcos): solo cuatro fueron atacados. Los submarinos alemanes hundieron 42 barcos de esos convoyes (1,1 por ciento), más 12 que viajaban en solitario (54 mercantes en conjunto) y cuatro buques de escolta (60.000 TRB en total). El OKM llegó a plantearse si valía la pena continuar la guerra submarina. Dönitz argumentó que la mera presencia de los submarinos obligaba a mantener el sistema de convoyes, que solo se habían perdido dos submarinos en el Atlántico Norte en ese periodo, y que el año 1942 sería decisivo.

Lo que parecía prometedora intervención en el Mediterráneo se convirtió en desastre. En seis semanas se perdieron trece submarinos. El récord negro de diez submarinos hundidos en diciembre de 1941 no se superaría hasta julio de 1942, con doce, y en el fondo parecía dar la razón al argumento de Dönitz de que los submarinos estaban pensados para hundir mercantes en mares abiertos. Aun así, el OKM ordenó que los submarinos presentes en el Atlántico atacaran solo en un área limitada, al oeste del Estrecho de Gibraltar.

Centrada en el Mediterráneo, el arma submarina alemana parecía condenada a una lenta agonía, que se convertiría en aparente resurgir con la declaración de guerra a Estados Unidos. En 28 meses de guerra contra Gran Bretaña y sus

aliados, 153 submarinos alemanes hundieron 1.124 barcos (no solo británicos, e incluyendo 28 de guerra) con un desplazamiento de 5,3 millones de TRB, y provocaron la muerte de 9.267 personas. Los británicos construyeron dos millones de TRB de nuevos (y mejores) barcos, y confiscaron, compraron o alquilaron cuatro millones de TRB. De una flota inicial de 3.000 barcos y 17,8 millones de TRB, se pasó a una de 3.600 y 20,7 millones de TRB.

Las importaciones británicas disminuyeron una cuarta parte, pasando de los 60 millones de toneladas de 1939 a los 45 de 1940, y en 1941 bajaron hasta 31 millones de toneladas (reducción del 31 por ciento respecto a 1940, y de casi la mitad respecto a 1939). No hubo hambre en Gran Bretaña, pero sí escasez, aunque el racionamiento no puede achacarse en exclusiva a la acción de los submarinos: incluso como causa del sistema de convoyes, hay que tener en cuenta los bombardeos, las minas, etc. En los problemas económicos del Reino Unido influyeron además factores como las huelgas de trabajadores, en particular los de los astilleros.

Por su parte, los alemanes, además de 11 submarinos del tipo II, perdieron 54 de los tipos VII y IX (35 por ciento de los empleados) y 2.400 submarinistas (2.675 incluyendo los del tipo II), de los cuales el 61 por ciento había muerto y el resto estaba preso: la elite del arma submarina había desaparecido. Cada vez resultaba más difícil reclutar tripulaciones. Para abaratar costos, se redujeron los encargos de U-Boote del tipo IX a favor de los del tipo VII, que costaban la mitad.

Al final, fue movido por Japón y no por Dönitz como Hitler declaró la guerra a los Estados Unidos el 11 de

diciembre de 1941. Dos días antes —y dos después del ataque contra Pearl Harbor— había levantado todas las limitaciones a la guerra submarina contra los Estados Unidos. Si, durante dos años, atacar en manada a los convoyes había sido el objetivo de la guerra submarina para los alemanes, ahora el éxito debía corresponder a U-Boote aislados frente a barcos solitarios en una región donde aún no se había organizado el tráfico en convoyes.

El primer grupo de 26 U-Boote —llamado Paukenschlag, «golpe de timbal»— no llegaría a las costas de Norteamérica y el Caribe hasta enero de 1942. El 9 de enero se transmitió a los U-Boote la fecha de comienzo del ataque (13 de enero) y el nombre de su grupo, que aplicado también a los grupos sucesivos, dará lugar a la denominación Operación Paukenschlag. Bletchey Park tuvo al día siguiente descifrado el texto del mensaje y la localización de todos los submarinos. Según Padfield, los alemanes hundieron, en enero de 1942, 209 TRB por día y por submarino operativo —46, de ellos 26 del primer grupo Paukenschlag— y en abril casi el doble, 412 TRB por U-Boot y día (con 32 submarinos, casi todos operando en América).

El 1 de febrero Dönitz introdujo el cuarto rotor para las máquinas Enigma de los U-Boote del Atlántico y del Mediterráneo, que ya había querido añadir a fines de septiembre de 1941. Además, se creó una nueva clave de señales secretas solo para el arma submarina (Schlüsselkreis Triton, a la que los británicos llamaron Shark) y se cambió su libro de señales breves. De esta forma, los aliados no pudieron, hasta fines de 1942, descifrar la clave de los mensajes «domésticos» de la Kriegsmarine.

En marzo —desde el 14 de ese mes, Dönitz vestía el uniforme de almirante— fueron enviados a Estados Unidos y el Caribe 26 submarinos de combate. La superioridad del tipo IX sobre el VII quedó en evidencia, ya que hundieron 75 barcos (25 petroleros) con 406.000 TRB, y los del tipo VII 46 barcos (12 petroleros) con 242.000 TRB (total 648.000 TRB para el grupo enviado en marzo). El grupo que partió hacia América en abril de 1942 (29 submarinos que hundieron 641.000 TRB) provocó que México se sumara a los enemigos del Tercer Reich, después de que el U 564 hundiera al *Potrero del Llano*.

Entre julio y agosto de 1942, se estableció el sistema de convoyes también en el Golfo y el Caribe. Los norteamericanos prestarían más atención a la Batalla del Atlántico a medida que Japón dejaba de constituir una amenaza real, después de su derrota naval en Midway (4 de junio). En contraste con los éxitos obtenidos en las costas americanas, entre septiembre de 1941 y agosto de 1942 se perdió el 46 por ciento de los submarinos enviados al Mediterráneo, donde quedaban 20 el 1 de abril de 1942.

Los 23 submarinos enviados a América en junio vieron igualmente reducirse sus resultados en más de un tercio (259.000 TRB) y seis fueron hundidos, como efecto de la introducción del sistema de convoyes (el 10 por ciento de los barcos hundidos en mayo y el 12 por ciento de junio viajaban en convoyes). Así se cerró el más fructífero coto de caza con que los U-Boote habían contado: la curva de la rentabilidad (cifra acumulada total de TRB hundidas por cada U-Boot perdido), que había bajado desde el máximo de 98.574 de julio de 1941 a menos de 75.300 en enero de 1942,

registró 88.900 TRB en junio. Allí se reinició un descenso que duraría hasta el final de la guerra.

Entre julio y agosto, fueron enviados a América 26 submarinos. El U 507 (IXC, capitán de corbeta Harro Schacht, RK) fue enviado a la costa brasileña con orden de hundir solo barcos argentinos o chilenos. En la noche del 21 al 22 de agosto, hundió en las costas de Sergipe cinco mercantes cariocas (murieron 607 pasajeros). El mismo día 22, Brasil declaraba la guerra a Alemania. La armada brasileña mantuvo en el mar una fuerza de 7.000 hombres (de los que murieron 500, el 7 por ciento). Con ayuda material de los Estados Unidos, se encargó de proteger a 3.164 mercantes que en 574 convoyes transitaron entre Florianópolis (al sur de Brasil) y Trinidad (en el Caribe): solo tres de estos barcos resultaron hundidos, y a cambio la armada brasileña efectuó 66 ataques contra submarinos alemanes. 16 U-Boote resultarían hundidos en el Atlántico Sur, aunque ninguno por unidades brasileñas.

Hasta fines de agosto de 1942, los U-Boote realizaron 184 viajes a América: 80 del tipo IX se anotaron el 65 por ciento de los hundimientos (4,5 barcos por submarino y viaje), mientras que 104 del tipo VII hundieron en promedio la mitad: 2,2 barcos por viaje. Aliados y neutrales perdieron 609 barcos y 3,1 millones de TRB contra 22 submarinos hundidos (141.000 TRB y 27,7 barcos por U-Boot perdido, una rentabilidad mejor que la obtenida en conjunto en cualquier momento de la guerra) en la Operación Paukenschlag, que constituyó, en palabras de Gannon, «la mayor derrota marítima sufrida por los Estados Unidos», que incluso por el número de muertos —más de 5.000—

supera a Pearl Harbor, aunque sea menos conocida que esta. Sobre los norteamericanos recae buena parte de la responsabilidad en esta derrota, ya que durante un año, su armada se concentró en el Pacífico en una estrategia que Padfield denomina «obsoleta»: la de buscar una «batalla naval decisiva».

Al aumentar los problemas en el coto de pesca americano, los submarinos volverían a centrarse en el Atlántico, pero sin éxito. Como reflejaba el diario de guerra (KTB) de su Estado Mayor el 13 de agosto de 1942, a Dönitz lo que le importaba eran las toneladas hundidas: «La presión estratégica por sí sola no sirve para nada, lo que cuenta son solo los hundimientos». El 21 de agosto, el KTB recogía un elocuente comentario de Dönitz: la protección aérea con que cuentan los convoyes en el Atlántico «apenas hace rentable seguir empleando los U-Boote». El 3 de septiembre, el almirante reflexionaba sobre la posibilidad de que se produjera «una insostenible disminución de las perspectivas de éxito.

La máxima eficacia de los submarinos alemanes se había registrado entre junio y octubre de 1940, con hundimientos mensuales de 5.300 TRB por submarino alistado (6,6 veces la media de toda la guerra, 800 TRB por submarino alistado y mes). Entre febrero y octubre de 1941, la rentabilidad (total de TRB hundidas entre el total de submarinos perdidos, en cifras acumuladas, frente a la eficacia, que es una cifra absoluta de cada mes) fue todavía de 94.000 TRB (en octubre de 1940 se habían superado las 75.300 TRB, bajando de nuevo a esa cota en diciembre de 1941 y enero de 1942). En junio de 1942 este dato alcanzó una nueva cumbre de casi

89.000 TRB. En todo caso, con el verano de 1942, terminaron los buenos tiempos del arma submarina alemana.

En total, en 1942, los submarinos alemanes e italianos hundieron 1.160 barcos con 6.236.215 TRB. Particular importancia revestían los 143 petroleros hundidos (188 contando los hundidos en el Atlántico Sur, incluso a manos de los italianos): pero en 1942 los aliados construyeron 92 petroleros más grandes y mejores, cuyo tonelaje (925.000 TRB) suponía dos tercios de las pérdidas. Para situar estas pérdidas en su correcto marco, conviene recordar que, al comienzo de la guerra, los británicos tenían 453 petroleros (3,2 millones de TRB) y sumando los de Estados Unidos y los demás aliados, el total era de 1.445 (10,162 millones de TRB). Un tonelaje de 300.000 TRB (diferencia entre lo hundido y lo construido) no puede considerarse un golpe estratégico.

Analizando año por año las construcciones navales (no solo de petroleros), los aliados ya registraron un balance positivo de casi un millón de TRB en 1942 (7,1 millones construidas, 6,2 millones hundidas). Hasta fines de 1941 los británicos habían necesitado adquisiciones y reparaciones, además de las construcciones, para compensar sus pérdidas. Desde la entrada formal de Estados Unidos en la guerra (y salvo el caso particular de los petroleros), bastaba con las construcciones.

14. DE CERBERUS A FRONTTHEATER: EL FIN DE LA ESTRATEGIA ATLÁNTICA

Desde el 22 de marzo de 1941 estaban en el puerto francés de Brest los acorazados alemanes *Scharnhorst* y *Gneisenau*, a los que el 1 de julio se unió el crucero *Prinz Eugen*. El 23 de julio, para evitar la concentración de grandes buques de la Kriegsmarine en esa base, fue enviado el *Scharnhorst* a La Pallice, más de 400 kilómetros al sur bordeando la costa, pero los británicos se enteraron inmediatamente y el 24 de julio 12 cuatrimotores Handley Page Halifax bombardeaban al acorazado.

Dos de los bombarderos fueron derribados por la artillería antiaérea y los cazas, quedando los otros diez dañados. A cambio, cinco bombas impactaron a estribor en el acorazado: tres de ellas no explotaron, penetrando en el buque hasta salir por el fondo y provocando inundaciones. Las otras dos penetraron la cubierta blindada superior y las cubiertas de batería e intermedia, y explotaron en la cubierta blindada. El *Scharnhorst* se escoró 8º a estribor, escora que fue reducida a 2º mediante inundaciones compensatorias. En agosto de 1941 volvió el *Scharnhorst* a Brest para reparaciones y para que se le añadieran tubos lanzatorpedos y montajes cuádruples antiaéreos de 2 cm en los techos de las torretas de proa de 15 cm.

Raeder aceptó el 17 de septiembre, cuando Hitler volvió a

pedirle que trasladara los grandes buques a Noruega, la realidad de que los ataques aéreos británicos habían hecho insostenible permanecer en la base de Brest, pero recordó a Hitler que los acorazados se construyeron para luchar en el Atlántico y que el plan original era situarlos en bases en España, desde donde la lucha podría continuar «muy ventajosamente».

Mientras tanto, Raeder trataba de dar una utilidad relacionada con el Mediterráneo a los acorazados, con tal de que permanecieran en Brest, al asegurar que desde ahí podían atacar a los convoyes salidos de Gibraltar hacia Inglaterra, incluso sin utilizar puertos españoles. Pedía que la decisión de trasladarlos a Noruega no se tomara hasta enero de 1942, por ver si para entonces Japón o España entraban en la guerra. Hitler insistió en que Noruega era la clave para la guerra naval en superficie, y que los buques podrían tratar de regresar por el Canal de la Mancha, operación que Raeder desestimó por «demasiado arriesgada».

Tras el ataque japonés a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, Raeder retomó el día 12 la conveniencia de mantener los acorazados en el Atlántico, porque la retirada de unidades navales norteamericanas hacia el Pacífico «mejoraba las condiciones» para la guerra de corso. Aprovechó para lamentar de nuevo que Göring impidiera la existencia de la aviación naval embarcada, y su incapacidad para desarrollar un bombardero cuatrimotor que hubiera podido apoyar la guerra en el mar y que Raeder ya había pedido a Hitler el 23 de octubre de 1939.

Pero el dictador estaba concentrado en su obsesión ante

una eventual invasión aliada de Noruega, inflamada por dos nuevas operaciones (Anklet y Archery) de comandos británicos contra las Lofloten, los días 22 y 23 de diciembre. El 29 de diciembre, Hitler negó el permiso para que el *Admiral Scheer* saliera al Atlántico desde el Báltico, dando así carpetazo final a las patrullas atlánticas.

El dictador opinó que los acorazados de Brest podrían cruzar el Canal por sorpresa en un día con mala climatología. Obsesionado con que los británicos querían ocuparla para presionar contra Alemania a Suecia y Finlandia, insistió en que Noruega era decisiva para el resultado de la guerra, y que había que emplear allí todas las fuerzas disponibles, de modo que si los acorazados no podían llegar allí, habría que desmontar sus cañones y trasladarlos, junto con las tripulaciones, para reforzar la defensa de Noruega.

Hitler aprovechó para criticar a los acorazados por estar pasados de moda y ser muy vulnerables a los ataques de aviones torpederos —algo que Pearl Harbor había recordado —, pero Raeder insistió en que incluso inmovilizados por reparaciones, los acorazados en Brest obligaban a los británicos a dedicar a la defensa de sus convoyes fuerzas que no podían emplear en otras misiones, en que incluso una flota en construcción e incapaz de luchar era mejor que no tener flota, y que si la situación militar cambiaba, por ejemplo si Francia se unía al Eje, los acorazados volverían a jugar un papel decisivo en la Batalla del Atlántico.

A cambio, Raeder proponía trasladar a Noruega al acorazado *Tirpitz*, que, al tiempo que para disuadir frente a una invasión, podría servir para atacar desde allí a los

convoyes árticos. El mismo Hitler que había azuzado para sacar a los otros acorazados de Brest, pidió en este caso que la Skl garantizara que el *Tirpitz* llegaría sin daños a su nuevo destino.

Obligado por Hitler, Raeder presentó el 12 de enero, en la Guarida del Lobo (Wolfschanze, actualmente en Gierłoż, Polonia), el plan de la Kriegsmarine para cruzar el Canal, insistiendo en que el jefe del Estado debía tomar la decisión. Aceptaba, eso sí, que el traspaso de esa fuerza, «en la práctica toda la flota alemana», unido al esfuerzo de la Luftwaffe, podría contribuir decisivamente a la defensa de Noruega frente a una ofensiva anglo-soviética a gran escala.

En presencia de Keitel y Jodl por el OKW, de Jeschonnek (jefe de Estado Mayor) y Adolf Galland (jefe de la Caza) por la Luftwaffe, y de Otto Ciliax, comandante de los acorazados desde junio de 1941, Hitler comparó a la flota con «un paciente con cáncer que está condenado a no ser que se someta a una operación, que debe ser drástica para ofrecer alguna esperanza de salvar la vida del paciente. El paso de nuestros buques es esa operación y hay que intentarlo». Aunque no se discutieron más detalles, Jeschonnek prometió dedicar al intento 250 aparatos. De esa forma se ponía en marcha la Operación Cerberus (Can Cerbero) y la consiguiente protección aérea detallada en la Operación Donnerkeil (rayo). Al mismo tiempo, se aprobó la Operación Polarnacht (noche polar) de traslado a Noruega del *Tirpitz*.

Esta fue de hecho la primera operación en ejecutarse, ya que el acorazado se encontraba navegando hacia el oeste en el Báltico, deteniendo su marcha a la espera de nuevas órdenes, que llegaron el 14 de enero. Se dirigió a Noruega

acompañado por los destructores *Beitzen* y *Z 29*, a los que una vez en la bahía Alemana se les unieron el *Jacobi* y el *Z 8 Bruno Heinemann*. Los británicos no pudieron localizar en ningún momento al grupo, que llegó sin novedad el 17 de enero al Fiordo de Trondheim, anclando el *Tirpitz* en uno de sus subsidiarios, el Fættenfjord, 30 kilómetros al noreste de la ciudad.

El 22 de enero Hitler aclaró más su forma de pensar, en una charla relatada por el vicealmirante Fricke, quien explicó que «el Führer ordena instalar en Noruega mucha más artillería pesada de lo hasta ahora hecho». El dictador estaba cada vez más convencido de que ese país era la «zona de destino» y exigía «obediencia incondicional» a sus órdenes de defenderlo. Puesto que la Luftwaffe encontraba allí más dificultades para actuar, la Kriegsmarine tenía que hacer todo lo posible para detener la ofensiva enemiga en su comienzo, ofreciendo todos los barcos disponibles para misiones de reconocimiento con mal tiempo y para rechazar a las fuerzas de desembarco «olvidándose completamente de cualquier otro tipo de guerra, excepto las operaciones en el Mediterráneo».

Gerhard Wagner (1898-1987), que como capitán de fragata había sido desde el 5 de abril de 1939 jefe de grupo en la sección de operaciones del Mando de Guerra Naval (1./Skl), ascendido a capitán de navío el 1 de abril de 1940 y transformado su cargo en jefe de la Sección 1./Skl, fue testigo los días 6 y 7 de febrero de 1942 de cómo la obsesión de Hitler por Noruega había derivado en un «pensamiento en clave de fortaleza» (Festungdenken) manifestado en el invierno de 1941 y que, al decir de Heber (II, 198), era una

manía (Festungsmanie) que llevaba *ad absurdum* en el caso de Noruega.

En su conversación con Wagner, Hitler aseguró que «el espacio vital alemán debe ser protegido por medio de un fuerte muro occidental (Westwall) contra Francia, un fuerte muro norte (Nordwall) en Noruega y el correspondiente muro del este (Ostwall), aproximadamente entre el Lago Ladoga y hacia el oeste por el Don o el Volga. De esa forma, Alemania será inexpugnable. Después podremos pensarnos qué tipo de relaciones queremos tener desde ese espacio con el resto del mundo». Así podrían quedar libres muchos soldados para emplearlos en el frente del este. Ello exigía un esfuerzo de construcciones «gigantesco».

En consecuencia, Cerberus fue la única opción para que los grandes buques de la Kriegsmarine escaparan a la creciente manía fortificadora de Hitler. Por suerte para ellos, a fines de enero los dos acorazados y el crucero atrapados en Francia habían vuelto a quedar listos para la acción. Sin embargo, según O'Hara, no lo hubieran estado para una patrulla oceánica, ya que sus tripulaciones habían sido diezmadas para entregar personal experimentado a los submarinos, torpederos y otras unidades.

La Kriegsmarine solo podría ayudar a los grandes buques con dos destacamentos de lanchas rápidas y algunos viejos destructores. Por su parte, desde abril de 1941 los británicos tenían un plan de ataque previsto en caso de que los acorazados alemanes intentaran cruzar el Canal, al que denominaron Operación Fuller (batán).

El *Scharnhorst* como buque insignia del vicealmirante Ciliax, el *Gneisenau* y el *Prinz Eugen* se despidieron de Brest

en la noche del 11 de febrero de 1942, acompañados por seis destructores (*Z 4 Richard Beitzen, Z 5 Paul Jacobi, Z 7 Hermann Schoemann, Z 14 Friedrich Ihn, Z 25* y *Z 29*) bajo el mando del capitán de navío Erich Bey. A las 09.00 horas se les unieron los cinco torpederos de la 2.ª Flotilla (*T 2, T 4, T 5, T 11* y *T 12*) que habían zarpado de El Havre a las órdenes del capitán de corbeta Heinrich Erdmann, y los cuatro de la 3.ª Flotilla (*T 13, T15, T 16* y *T 17*), salidos de Dunkerque a las órdenes del capitán de corbeta Hans Wilcke. En el punto más estrecho del Canal, frente al Cabo Nariz Gris, se les unieron las cinco unidades de la 5.ª Flotilla (*Seeadler*, *Falke*, *Kondor*, *Iltis* y *Jaguar*) bajo el mando del capitán de fragata Moritz Schmidt y por fin al llegar al Paso de Calais (Estrecho de Dover) se agregaron diez lanchas rápidas de las flotillas 2.ª, 4.ª y 6.ª de S-Boote.

La orden de salida se dio a las 20.30 del 11 de febrero, y esta no fue descubierta por los británicos gracias a las interferencias de radar, intensificadas desde días atrás por los alemanes, que no permitieron detectar los buques a las patrullas de reconocimiento nocturnas del Coastal Command de la RAF. Por la misma razón tampoco pudo emitir por radio un agente británico en Brest. Aunque aparatos del Coastal Command habían advertido de maniobras de combate de los tres buques fuera de puerto realizadas el 8 de febrero, su jefe el mariscal del aire Philip Joubert de la Ferté (1887-1965) escribió en su diario que esperaban la salida para una noche de luna nueva, en torno al 15 de febrero. El submarino *HMS Sealion*, apostado frente al puerto, abandonó su puesto la noche del 11 de febrero a las 21.35 para recargar las baterías, por no contar ya con que

la flota saliera ese día.

Tras el retraso provocado por una alarma aérea, la flota levó anclas a las 22.45 (hora alemana, una hora menos en el Reino Unido) en medio de la niebla. La Luftwaffe envió bombarderos He 111 especialmente equipados para hacer creer a los británicos que les bombardeaban escuadrones enteros, mientras Ju 88 en vuelo rasante para evitar los radares bombardeaban por sorpresa el puerto de Plymouth y aeródromos cercanos. Las interferencias evitaron que los buques fueran detectados por las tres líneas de radar establecidas por los británicos, llamadas Line Stopper, Line SE y Line Habo.

Gracias a que los alemanes no habían detectado la frecuencia de radio que usaba y no pudieron interferirla, dio la alarma Bill Igoe, jefe de escuadrón en la sala de control de radar de la RAF, a las 09.00 horas, cuando los alemanes pasaban frente a El Havre y comenzaron a ser acompañados por la escolta de cazas. Igoe no detectó los buques, sino la inusual actividad aérea. No obstante, pasaron otros 90 minutos antes de que la flota alemana fuera descubierta, enviándose dos Spitfire del Comando de Caza para observar, pero con órdenes de no romper el silencio de radio, por lo que no informaron hasta aterrizar a las 10.40 (o, si enviaron algún mensaje, este fue interferido por los alemanes). Como los planes de la Operación Fuller no preveían que el mando de caza fuera quien advirtiera del paso de la flota alemana, no se puso en marcha la operación.

La primera batería de costa en disparar, a las 12.19, fue la de South Foreland, poco más de tres kilómetros al noreste de Dover, dotada de nuevos radares del tipo K capaces de

seguir a los buques a su paso frente a Nariz Gris. Con una visibilidad máxima de 9 kilómetros, no se podían ver los blancos ni los piques de agua de los cañonazos, y nunca se había ensayado el tiro ciego con los radares, que detectaban correctamente el curso zigzagueante de los barcos, pero no los piques de sus propios obuses. Las cuatro piezas de 23,37 cm dispararon 33 obuses desde casi 25 kilómetros, quedándose todos cortos porque los buques alemanes navegaban más allá de su alcance y a 56 km/h. Los alemanes aseguraron que ya habían pasado Dover cuando comenzaron los cañonazos, y que todos cayeron de lejos a popa de sus unidades.

Las cinco lanchas torpederas (MTB) Fairmile D con base en Dover salieron del puerto a las 11.55, confirmando la identidad de los buques alemanes a las 12.23 y su ataque no dio comienzo hasta las 13.20. Por fallos en el motor, el líder tuvo que lanzar sus torpedos desde 3,7 kilómetros y regresar. Los otros los lanzaron entre los huecos que dejaban los 12 S-Boote que les salieron al encuentro, desde 2,7 kilómetros, pero fallaron. Otras dos MTB zarparon de Ramsgate a las 12.25, demasiado tarde para llegar a ponerse a tiro.

Tras el de las MTB, a las 13.45 llegó el ataque de seis Swordfish del 825.º Escuadrón de la base de la RAF en Manston (Kent). Los biplanos llegaron a acercarse hasta 3,7 kilómetros de la formación, escoltados por uno en lugar de tres escuadrones de caza, pero su ataque fue desbaratado por los 280 aviones de la Luftwaffe y por la artillería antiaérea de los buques. Aunque siguieron sin escolta, los Swordfish fueron derribados antes de poder arrojar sus torpedos, tres

por cazas y tres por cañones antiaéreos (según Koop y Schmolke, dos habrían sido derribados por el *Z 14* y tres por el *Prinz Eugen*), salvándose solo cinco de los 18 tripulantes. Entre los muertos estaba el jefe del grupo, capitán de corbeta Eugene Desmonde, que participó en la caza del *Bismarck*. Ciliax alabó «el ataque de un puñado de aviones antiguos, pilotados por hombres cuyo valor supera cualquier otra acción de ambos bandos ese día». De los 242 aviones británicos despegados esa jornada, solo 39 arrojaron bombas y ninguna de ellas hizo blanco en los grandes buques.

La escuadra alemana era sobrevolada de día permanentemente por 16 cazas, Bf 109 más algunos de los primeros Fw 190, y en la madrugada o el anochecer por cazas nocturnos Bf 110. Tres horas después del paso por Dover, a las 14.00, despegaron los cazabombarderos biplanos británicos Whirlwind, a los que más tarde seguirían bombarderos pesados de los modelos Manchester, Halifax y Stirling. En total participaron en la acción 675 aviones británicos (398 Spitfire, Hurricane y Whirlwind del Fighter Command, 242 bombarderos y del Coastal Command 35 Hudson y Beaufort). El cielo estuvo cubierto entre 8/10 y totalmente a partir de 121 metros de altitud, con chubascos. Fueron derribados 42 aparatos británicos —entre ellos cuatro bombarderos Hampden del 49.º Escuadrón, con base en Scampton, dos de ellos derribados por cazas—, frente a 22 alemanes. La Kriegsmarine sufrió la pérdida de la patrullera *V 1302*, alcanzada frente a Ostende a las 15.53 por bombas, y daños en dos torpederos, *T 13* y *Jaguar*.

A las 15.32 y frente a Ostende (Bélgica), el *Scharnhorst* topó contra una mina magnética, pero a las 15.50 había

retomado la marcha para reunirse con el resto de buques, sin que entretanto lo molestaran los británicos. También frente a Bélgica, el destructor *Z 8 Bruno Heinemann* chocó contra dos minas colocadas por el minador británico *HMS Plover* (818 toneladas estándar, equipado con un cañón de 7,62 cm, otro de 2 cm, dos ametralladoras y 100 minas). La primera estalló bajo el buque e inutilizó sus calderas 2 y 3, mientras que la segunda le arrancó la proa. En el hundimiento del destructor murieron 93 de sus tripulantes y cinco de los 234 rescatados (34 por el *Z 5 Paul Jacobi* y 188 por el *Z 4 Richard Beitzen*) fallecieron más tarde.

Los últimos en atacar fueron los seis destructores que debían estar preparados para la intercepción y que practicaban tiro frente a Orford Ness, 25 kilómetros al norte de su base de Harwich y a más de 100 de Dover: *Campbell, Vivacious, Walpole, Worcester, Mackay* y *Whitshed*. A las órdenes del capitán de navío C. T. M. Pizey en el *Campbell*, cruzaron el Canal durante cinco horas —el *Walpole* perdió el rumbo y tuvo que retirarse— a tiempo para detectar a las 16.17 con el radar T 271 del *Campbell* dos grandes contactos a 15 kilómetros. A las 16.42 se formaron dos grupos para atacar al *Gneisenau*. Cuando estaban a 3,7 kilómetros los detectó el *Beitzen*, ayudado por el *Jacobi* hasta que el acorazado pudo disparar. Por fin a las 16.47 el *Campbell* lanzó seis torpedos desde 3 kilómetros y el *Vivacious* tres antes de disparar a los destructores alemanes hasta las 16.53 y luego esconderse en una borrasca.

Los destructores *Mackay* y *Whitshed* continuaron y a las 16.43 se toparon con el *Prinz Eugen*, que viraba hacia ellos para esquivar un torpedo lanzado por un *Beaufort*. Cuando

los identificó, el crucero comenzó a dispararles a las 16.45. El *Mackay* lanzó torpedos inmediatamente y el *Whitshed* dos minutos después, desde 2,7 kilómetros, pero el crucero viró al sur para esquivarlos, mientras los destructores se refugiaban en una tormenta antes de regresar a Harwich. Ya solo quedaba el *Worcester*, que cuando se disponía a lanzar sus torpedos a las 16.50 desde 2,2 kilómetros recibió el impacto de dos cañonazos en su sala de calderas. Mientras se detenía, disparó manualmente sus torpedos, que pasaron detrás del acorazado y delante del crucero. Otros dos proyectiles de 28 cm del acorazado y siete de 20,3 cm del crucero le impactaron en los siguientes diez minutos. Sin embargo, una vez desaparecidos los alemanes, se logró apagar los fuegos y regresar dando 11 km/h, y usando agua salada en las calderas. El *Worcester* registró 23 muertos (y tres más días después) y 45 heridos.

A las 17.45, un bombardero solitario atacó al *Prinz Eugen*, fallando el blanco con las bombas, pero matando a un marinero con sus armas automáticas. Al perder contacto con el resto de la escuadra, el capitán de navío Brinkmann decidió seguir su ruta de forma independiente hacia Alemania.

A las 19.10, con el anochecer, terminaron los ataques aéreos. A las 20.55, el *Gneisenau* topó con una mina cuando había pasado frente a la más grande y occidental de las islas Frisias holandesas, Texel, perdiendo la electricidad y durante un cuarto de hora también la propulsión. Menos de dos horas después, también frente a esas islas, registró el *Scharnhorst* su segunda explosión por impacto de una mina, que le provocó la entrada de mil toneladas de agua. El

convoy se dispersó. El *Gneisenau* y el *Prinz Eugen* echaron anclas ante la desembocadura del Elba a las 03.44 del 13 de febrero, tras 29 horas de travesía. El crucero pasó la red antitorpedo del Elba a las 08.35, tras 34 horas de travesía.

A diferencia de la rigidez germánica, incapaz de reconocer públicamente méritos al enemigo, el *Times* londinense abandonó las habituales reservas para reconocer que «el almirante Ciliax ha ganado donde había fallado el duque de Medina Sidonia», con evidente exageración al referirse a la *grande y felicísima armada* española de 1588 (apodada después invencible por los ingleses para darse importancia), porque lo que hizo Ciliax fue escapar de los ingleses y no hacerles frente para invadir su país.

El comentario del *Times* podría dar la sensación de que el paso del Canal por los acorazados fuera una excepción, cuando no era así: entre abril y junio de 1941 habían pasado el Canal 11 destructores alemanes y otros 29 buques aún mayores, sin pérdidas. Sin embargo, Raeder, según escribiría en sus memorias (II, 275), entendió la Operación Cerberus como una «retirada estratégica total» con la que terminaba la Batalla del Atlántico en superficie, quedando solo la guerra submarina, que para Hitler era secundaria, puesto que le urgía ganar en la URSS.

De poco consuelo fue en este sentido el progreso que en febrero de 1942 logró el B-Dienst en la rapidez de lectura de los mensajes entre los buques británicos, canadienses y estadounidenses en el Atlántico (Convoy Cipher), dando ventaja a los U-Boote. Los convoyes árticos que desde marzo de 1942 llevarían refuerzos aliados a la URSS, serían un motivo más para centrar las fuerzas de la Kriegsmarine en el

norte.

El periplo de mayor duración en la Operación Cerberus, 37 horas, fue el del *Scharnhorst*, que a las 12.30 del 13 de febrero de 1942 entraba en Wilhelmshaven, pasando ese mismo día al dique flotante para examinar los daños causados en su casco por las dos minas contra las que había impactado. Resultaron ser mayores de lo supuesto, y el día 15 fue transferido al astillero Deutsche Werke de Kiel. Las reparaciones en ese astillero y el de Gdynia, seguidas por nuevas pruebas de mar, lo tendrían fuera de combate hasta enero de 1943.

Para el *Gneisenau*, terminó así su historia operativa, ya que en la noche del 26 al 27 de febrero le alcanzó una gran bomba durante un bombardeo, incendiando por completo su proa. Los daños fueron tan graves que el 4 de abril fue enviado a Gdynia para su reconstrucción. El 1 de julio fue puesto fuera de servicio. Supuestamente sus triples torretas de 28 cm iban a ser sustituidas por dobles de 38 cm, pero los trabajos se suspendieron en 1944 y en marzo de 1945 fue hundido para bloquear el puerto de Gdynia.

La historia del *Prinz Eugen* no sería mucho más rica en operaciones, aunque al quedar los dos acorazados a los que acompañó fuera de servicio, ganó cierto protagonismo, pasando a ser buque insignia del vicealmirante Ciliax. Su descanso no duró más de una semana, y así el 20 de febrero, a las 02.45, zarpaba de Brunsbüttel, en la desembocadura del Elba, junto con el crucero *Admiral Scheer* y con los destructores *Beitzen, Jacobi, Schoemann, Ihn* y *Z 25*, más los torpederos *Falke* y *Seeadler*, en dirección a Noruega, en lo que se denominó Operación Sportpalast (palacio de los

deportes).

Gracias a *Ultra* (el descifrado de Enigma), los británicos conocieron la operación, siendo descubierto el grupo por un avión de reconocimiento a las 12.10 del 21 de febrero. Pero el radiomensaje de este avión fue captado por el B-Dienst, descodificado y enviado al *Prinz Eugen*, donde Ciliax decidió dar media vuelta, decisión confirmada a las 14.32 por orden del Grupo de Mando Naval del Norte. De esa forma los cruceros escaparon a un ataque masivo de aviones torpederos, y con la caída de la noche volvieron a tomar rumbo norte, ya sin los dos torpederos, que fueron enviados a Heligoland.

Tras un ataque aéreo pasadas las 08.00 horas, en el que derribaron un aparato, el grupo llegó a mediodía del 22 de febrero al Grimstadfjord, al sur de Bergen, donde había anclado el *Bismarck* el 21 de mayo de 1941. Habiendo sufrido daños por el oleaje, el destructor *Beitzen* regresó a Alemania, mientras el resto partió por la tarde hacia Trondheim, ya que les había sobrevolado un Spitfire que informó de su presencia.

El almirante Tovey envió al portaaviones *Victorious* y al crucero pesado *Berwick* hacia el Vestkapp, en el extremo de la península de Stadlandet, con intención de interceptar a los alemanes más de 200 kilómetros al norte de Bergen, así como a cuatro submarinos para cerrar la entrada a Trondheim. Solo uno de estos, el *HMS Trident* (clase T, 1.090 toneladas, 6 tubos lanzatorpedos, a las órdenes del capitán de corbeta Sladen), logró atacar al grupo disparando tres torpedos, uno de los cuales impactó a las 07.02 del 23 de febrero a babor del *Prinz Eugen*, arrancándole parte de la

popa y bloqueando el timón en 10º a babor, pero dejando intactas las hélices. El crucero, que tuvo además seis muertos y 26 heridos, apenas podía maniobrar y dando 18 km/h se refugió ya pasada la medianoche en el Lofjord, ramificación del Fiordo de Trondheim inmediatamente al norte del Fættenfjord, donde había anclado el *Tirpitz*.

Dado que los daños no podían repararse en el buque *Huascarán*, el 16 de mayo se emprendió el regreso a Alemania, en la denominada Operación Zauberflöte (flauta mágica), del *Prinz Eugen* y otros cuatro buques que necesitaban entrar en dique seco: los destructores *Z 25* y *Jacobi*, más los torpederos *T 11* y *T 12*, a los que el reconocimiento aéreo británico localizó a su paso por Stadlandet.

La aviación británica les atacó el 17 de mayo a la altura de Egersund, cuando faltaban poco más de 50 kilómetros para rebasar la latitud del extremo sur de Noruega. El crucero logró esquivar los torpedos arrojados por bombarderos Beaufort de los escuadrones 42 y 86, y las bombas de los Hudson, sufriendo los atacantes, a pesar de ir escoltados por cazas Beaufighter, ocho derribos por obra de cuatro Bf 109 que daban cobertura aérea, y de la artillería del *Prinz Eugen* y del *Jacobi*. La agrupación llegó el 18 de mayo a Kiel, en cuyos astilleros Deutsche Werke recibió el crucero una nueva popa, en unos trabajos que duraron del 22 de mayo al 27 de octubre de 1942. Tras su traslado a Gdynia y un nuevo entrenamiento del 28 de octubre al 6 de enero de 1943, conjunto con el crucero *Lützow*, estuvo listo para intentar el regreso a Noruega con el *Scharnhorst*.

Inmediatamente después de terminada la instrucción, el 9

de enero de 1943, comenzó la Operación Fronttheater (teatro del frente), con el *Prinz Eugen* como buque insignia del almirante Otto Schniewind, que tras el hundimiento del *Bismarck* había sucedido a Lütjens en el cargo. El crucero se citó fuera del campo de minas de Hel (la península que cierra por el oeste la bahía de Gdansk) con el acorazado *Scharnhorst* y los destructores de escolta *Z 24*, *Ihn* y *Jacobi*, a los que los buques mayores repostaron de combustible. El día 11 fueron avistados por un avión del Coastal Command frente al extremo norte de Dinamarca (Skagen), por lo que la operación se suspendió por orden del Grupo de Mando Naval del Norte.

Un segundo intento, denominado Operación Domino, comenzó el 25 de enero de 1943, con los dos grandes buques escoltados por los destructores *Steinbrinck* y *Z 32*, pero de nuevo se suspendió y el *Prinz Eugen* ya nunca salió del Báltico durante la guerra, quedando relegado a misiones de entrenamiento. Para ello, embarcaron en el crucero 300 cadetes navales y 150 de máquinas (ingenieros). Hasta el 30 de septiembre de 1943, se dedicó a ejercicios artilleros junto con el *Hipper*, el *Lützow* y el barco-blanco *Hessen*.

El único de los tres buques que cruzaron el canal que tuvo nueva vida operativa fue el *Scharnhorst*, trasladado finalmente a Noruega en la Operación Paderborn (ciudad de Westfalia), que dio comienzo el 6 de marzo de 1943, con escolta de los destructores *Z 28, Steinbrinck* e *Ihn*, llegando a Narvik el acorazado el día 9 y dos días después los cruceros *Lützow* y *Nürnberg*. Por su parte, el *Tirpitz* llegó a Narvik desde Trondheim, regresando el *Nürnberg* a Alemania. Los dos acorazados y el crucero se trasladaron el 22 de marzo de

1943 al Altafjord, a mitad de camino entre Tromsø y el Cabo Norte, y su continuación hacia el sur, el Kafjord.

El destino final del *Scharnhorst* fue otro estrecho brazo secundario, el Langfjord, que se abre en la margen izquierda del fiordo, 25 kilómetros después de la desembocadura del río Alta. El 8 de abril se produjo una explosión en un almacén de materiales peligrosos de acorazado, posiblemente a causa de sabotaje en la época de reparaciones en Gdynia, de resultas de la cual murieron 17 tripulantes. Entretanto llegó al Kafjord el buque *Thetis* como batería flotante de artillería antiaérea. La inacción para los dos acorazados terminaría con su primera operación conjunta, el ataque a Spitsbergen del 6 al 9 de septiembre de 1943.

15. EL FINAL DE LOS CORSARIOS ALEMANES

Dos cruceros auxiliares que comenzaron sus patrullas en 1940 —pero ya pasadas las campañas de Noruega y del Oeste — las terminarían casi al tiempo que el *Atlantis*: el *HSK 7 Komet* (3 de julio de 1940 a 30 de noviembre de 1941) y el *HSK 8 Kormoran* (3 de diciembre de 1940 a 19 de noviembre de 1941). Tras mes y medio sin presencia de ningún corsario alemán, zarparía en su segunda patrulla el *Thor* (12 de enero al 30 de noviembre de 1942), acompañado por la breve patrulla del *HSK 6 Stier* (9 de mayo al 27 de septiembre de 1942) y la más larga del *Michel* (9 de marzo de 1942 al 17 de octubre de 1943, aunque con una interrupción en Japón).

Ya durante el encuentro en el punto Andalucía el 19 de abril de 1941, un fotógrafo norteamericano llamado David E. Scherman (1916-1997), capturado en el barco de pasajeros egipcio *Zam* (al que el *Atlantis* había hundido dos días antes), pudo hacer unas fotos del crucero auxiliar que publicaría en la revista *Life*, descubriendo al mundo el aspecto de uno de los famosos *raiders* alemanes. El *Atlantis* recuperó allí a su oficial de navegación, Paul Kamenz, que había conducido el *Ole Jacob* a Japón con los papeles del *Automedon*.

Otro de los buques presentes en el encuentro fue el *Kormoran*, que debía sustituir al *Atlantis* en el Índico. No llevaba cañón frontal sino solo los seis habituales de 15 cm,

cinco antiaéreos de 2 cm en lugar de cuatro, más los habituales dos de 3,7 cm, seis tubos lanzatorpedos y 360 minas, además de dos hidroaviones Arado Ar 196. Zarpó de Gdynia y el 12 de diciembre de 1940 pasó al Atlántico por el Estrecho de Dinamarca, capturando o hundiendo ocho barcos hasta el encuentro de abril. Después solo hundiría dos barcos el 26 de junio, otro pasados dos meses exactamente y casi otros dos meses después tendría un encuentro con el crucero *Sydney* que le haría famoso.

Sabedor de que los prisioneros norteamericanos liberados lo delatarían, el *Atlantis* cambió su camuflaje, copiando el aspecto del barco holandés *Brastagi*. Así hundió el 14 de mayo un mercante británico y otros dos en junio. Ya el 21 de junio fue hundido su buque de abastos *Babitonga*, junto a un punto de encuentro, por el crucero *London*. Se trataba de la primera campaña en que los británicos hicieron uso de la información que obtenían de los mensajes codificados con las máquinas Enigma (*Ultra*), y que los documentos capturados en el submarino *U 110* ayudaron a desvelar.

La campaña comenzó el 3 de junio de 1941, cuando los cruceros *Kenya* y *Aurora* sorprendieron al petrolero *Belchen* mientras abastecía al submarino *U 93* a unos 150 kilómetros al suroeste de Groenlandia. Tras recibir varios cañonazos, el *Belchen* se autohundió para evitar la captura, y el *U 93*, que había hecho inmersión, recogió a los náufragos.

Al día siguiente, el *Marsdale*, un mercante reconvertido en interceptor oceánico (OBV, Ocean Boarding Vessel) capturaba 1.100 km al oeste de Finisterre al petrolero *Gedania*, mientras el crucero auxiliar *Esperance Bay*, apoyado por aviones del *Victorious*, localizaba 550

kilómetros al nordeste de las Azores al barco de abastos *Gonzenheim*, que se autohundió, rescatando a sus 63 tripulantes el crucero británico *Neptune*. El crucero *London* y el destructor *Brilliant*, por su parte, interceptaban 1.300 kilómetros al suroeste de Cabo Verde al petrolero *Esso Hamburg*, que también se autohundió.

El 5 de junio, el *London* y el *Brilliant* atacaron en la misma zona al petrolero *Egerland*, que se autohundió. El 12 de junio, el crucero ligero *Sheffield* hundió a cañonazos al petrolero *Friedrich Breme*, que había apoyado al *Bismarck*, rescatando a 86 tripulantes (dos murieron). Tres días más tarde, aviones del *Eagle* descubrían al petrolero *Lothringen*, apresado por el crucero *Dunedin* 1.300 kilómetros al oeste de Port Étienne (la ciudad mauritana de Nuadibú, lindando con el Sahara Occidental). El *Babitonga* fue la siguiente víctima del *London* el día 21 y dos días más tarde le seguía el *Altestor*, hundido igualmente por sus tripulantes al ser descubierto por el *Marsdale*.

Nueve barcos, entre ellos seis petroleros, de ellos cinco de abastecimiento para submarinos y cuatro enviados para asistir al *Bismarck* y el *Prinz Eugen*, hundidos en tres semanas. El Almirantazgo, que conocía sus posiciones por el descifrado de Enigma, había planeado hundir siete y dejar escapar al *Gadania* y el *Gonzenheim*, pero las celosas tripulaciones de los buques británicos —que nada sabían sobre el origen de su información— descubrieron por casualidad esos buques el mismo día que eran capturados dos barcos con la información de Enigma. Cuatro barcos en un día era demasiado para ser casual, pero aunque Kurt Fricke ordenó una investigación en la Skl, esta concluyó que

además de la mala suerte podría haber algún espía infiltrado en la Kriegsmarine, descartando un fallo —o mejor una falla — en las comunicaciones.

Tras el encuentro en que abasteció de combustible al *Orion* el 1 de julio, solo lograría el *Atlantis* encontrar un mercante, el noruego *Silvaplana*, el 10 de septiembre entre Nueva Zelanda y las islas de la Sociedad. Lo envió a Francia después de encontrarse con el crucero auxiliar *Komet*, que iba igualmente de regreso. El comandante Rogge dio reposo a su tripulación el 10 de octubre en el atolón de Vanavana (Tuamotu) y, al no encontrar barcos allí ni en torno a la isla Henderson (del Grupo Pitcairn), decidió regresar a Europa, pasando el 29 de octubre el Cabo de Hornos.

En el Atlántico Sur, recibió el *Atlantis* la orden de abastecer a submarinos, lo que sin saberlo le ponía en peligro de ser localizado a causa de los mensajes cruzados con los U-Boote, que *Ultra* descifraba. Tras abastecer al suroeste de Santa Helena al U 68, el crucero cambió de nuevo su camuflaje para asemejarse al barco holandés *Polyfemus*.

El 22 de noviembre de 1941, mientras abastecía al U 126 al noroeste de Ascensión, apareció el crucero pesado *Devonshire*, cuyos cañonazos —disparados desde más de 14 kilómetros, fuera del alcance de los cañones del *Atlantis*— dañaron al crucero auxiliar hasta el punto de que Rogge mandó autohundirlo. Creyendo que se trataba de un ataque de aviación, el submarino siguió la rutina de inmersión, hasta 100 metros de profundidad, por lo que no fue localizado por el crucero y pudo recoger luego a los náufragos (incluido su comandante, que estaba en el

Atlantis). Murieron ocho tripulantes del crucero auxiliar y 305 fueron recogidos a bordo del U 126 o arrastrados en botes.

Dos días después, los tripulantes pasaron al buque de abastos *Python*, que el 1 de diciembre fue localizado por el crucero *Dorsetshire* y autohundido para evitar la captura. Esta vez acudieron en su ayuda cuatro submarinos alemanes, primero el U A, y U 68, y luego U 124 y U 129, seguidos por cuatro italianos, *Enrico Tazzoli*, *Giuseppe Finzi*, *Pietro Calvi* y *Luigi Torelli*. Los náufragos llegaron a fines de diciembre a Francia. El *Atlantis* había perdido 11 tripulantes en una patrulla de 622 días —el viaje más largo de un crucero en la historia— y casi 189.000 kilómetros —4,7 vueltas al mundo—, capturando 22 barcos (16 hundidos) con un total de 145.698 TRB.

De los otros dos cruceros auxiliares mencionados, el *Kormoran* ya había desaparecido antes que el *Atlantis*, y el *Komet* terminaría su patrulla poco después. Del 16 al 24 de octubre de 1941, el *Kormoran* se encontró en el Océano Índico con el buque de abastos procedente de Japón *Kulmerland*, en el punto de suministro Marius, para recibir combustible, lubricantes, alimentos para seis meses y cojinetes metálicos de urgente necesidad para el funcionamiento de los motores del crucero auxiliar.

El 19 de noviembre de 1941, el *Kormoran* fue alcanzado por el crucero ligero *HMAS Sydney* (clase Leander-Amphion, 6.830 toneladas, ocho cañones de 15,2 cm, cuatro de 10,2; 12 ametralladoras de 1,27 cm y 8 tubos lanzatorpedos) frente a la costa occidental australiana, a pesar de haber intentado escapar a su máxima velocidad (33 km/h, la del perseguidor

era casi el doble, 60 km/h). Preguntados por su identidad, destino y carga, los alemanes contestaron despacio y confusamente, para reducir todo lo posible la distancia entre ellos y el crucero que se acercaba, para el caso de que su camuflaje resultara ineficaz y se vieran obligados a combatir. Como nombre dieron el del carguero holandés *Straat Malakka* y como destino Yakarta. Cuando les pidieron el código secreto de identificación, no pudo el comandante Detmers responder y a eso de las 17.30 ordenó abrir fuego. El *Sydney* se había acercado en ese momento a menos de mil metros.

En cinco minutos, el *Sydney* encajó unos 50 impactos de los cañones de 15 cm y muchos más de los antiaéreos de 2 cm y 3,7 cm. El puente y la estación de dirección de tiro del crucero quedaron destruidos ya con los primeros impactos, y las granadas de los cañones principales atravesaron la coraza, explotando en el interior del buque. El hidroavión fue alcanzado y el combustible derramado provocó un gran incendio en mitad del buque. Apenas pudo el *Sydney* disparar unas salvas de respuesta antes de que quedaran inutilizadas sus dos torretas de 15,24 cm y, tras tres salvas fallidas, también enmudeció la torre Y, última de popa. Además, al menos uno de los dos torpedos lanzados por el *Kormoran* impactó en la proa del crucero.

La torre X del *Sydney* alcanzó entre otros blancos a la chimenea y la sala de máquinas del *Kormoran*, provocando incendios devastadores. Después el crucero australiano viró para disparar contra el *Kormoran* sus torpedos de estribor, pero los cuatro pasaron a corta distancia de la popa. Las máquinas del *Kormoran* se pararon y el barco dejó de

maniobrar. Los cañones de popa siguieron disparando hasta las 18.30 contra el *Sydney*, que se retiraba hacia el sur, logrando varios impactos, y por fin el comandante del *Kormoran* ordenó el alto el fuego.

Dado que el incendio a bordo del *Kormoran* había dañado de forma irreparable la maquinaria de propulsión y los extintores, y que el fuego amenazaba con alcanzar los depósitos de municiones y de minas, Detmers ordenó abandonar el barco. Dos de los botes del *Kormoran*, con 57 y 46 hombres, alcanzaron de forma independiente y sin ayuda la costa australiana al norte de Carnarvon. El resto de supervivientes fue rescatado por cinco barcos (*RMS Aquitania, Centaur, Koolinda, Trocas* y *Yandra*). Sobrevivieron 316 de los 397 tripulantes, así como tres chinos, ayudantes de lavandería.

Los supervivientes del *Kormoran* pudieron ver cómo ardía el *Sydney* al sur hasta las 22.00 horas y aún durante dos horas más vieron reflejos de luz en el horizonte. Después no vieron nada más. Ninguno de los 645 marineros australianos sobrevivió al hundimiento sin testigos. David Mearns halló el pecio del *Kormoran* el 12 de marzo de 2008, 210 kilómetros al oeste del extremo sur de la isla Dirk Hartog, y cinco días después el del *Sydney*, a una profundidad de 2.468 metros y 21 kilómetros al suroeste del anterior. Su proa se partió al hundirse. Ambos pecios quedaron bajo la protección de la Ley de Pecios Históricos de 1976 y en 2011 fueron inscritos en la Lista de Patrimonio Nacional de Australia.

En cuanto al *Komet*, que como vimos patrullaba desde el 3 de julio de 1940 y había formado con el *Orion* entre octubre y diciembre de ese año el llamado Grupo de Oriente Lejano

para atacar Nauru, su ruta de partida había sido extraordinaria y dado muestras de las buenas disposiciones soviéticas respecto a Alemania. Hay quien opina que trataba de sondear el Paso del Noreste como ruta de regreso de los 35 barcos alemanes bloqueados en Extremo Oriente sobre los que Raeder había hablado a Hitler ya el 2 de enero de 1940.

El *Komet* recaló en la URSS, en la Base Norte organizada por los alemanes en la bahía de Litsa, al oeste de Múrmansk, y que todavía no había sido abandonada. Acompañado por el rompehielos soviético *Dezhnev* recorrió las costas de Novaya Zemlia, mar de Kara e islas Nordenskiold, pasando por el Estrecho de Béring al Pacífico. Tras el primer buque que hundió el 25 de noviembre de 1940 (el carguero británico *Holmwood*, de solo 546 TRB y con más de mil ovejas a bordo) y los seis que hasta diciembre hundió en colaboración con el *Orion*, no volvió el *Komet* a hundir barcos hasta agosto de 1941 (cuando capturó uno y hundió dos).

Entre medias, el *Komet* se reunió el 12 de marzo de 1941 con el *Pinguin*, tras cuyo hundimiento se hizo cargo del ballenero *Adjudant* (ex *Pol IX*), reconvirtiéndolo el 24 de mayo a minador, con 20 minas magnéticas TMB, su cañón de 6 cm L/18 y dos cañones de 2 cm capturados antes de hundir el *Rangitane*. Tras encontrarse con el *Atlantis* en el Pacífico, el *Komet* pasó al Atlántico por el Cabo de Hornos, amarrando el 26 de noviembre en Cherburgo. Pasó el Canal de la Mancha para llegar a Hamburgo el 30 de noviembre de 1941, completando la circunnavegación del globo en un viaje de 185.000 kilómetros (4,5 vueltas al mundo) y capturando o hundiendo 43.162 TRB en barcos (en solitario, 64.540 TRB

sumando los compartidos con el *Orion*).

El regreso del *Komet* coincidió con los planes para retirar los acorazados del Atlántico, y a falta de buques de guerra tuvo que ser otro crucero auxiliar, el *Thor*, el que iniciara su segunda patrulla, saliendo de Alemania el 30 de noviembre de 1941 —solo cuatro días después del regreso del *Komet*, y de Francia el mismo día 12 de enero de 1942 en que se ordenaban las operaciones Cerberus y Polarnacht.

El nuevo comandante del *Thor* era el capitán de navío Günther Gumprich y en cuatro meses hundió siete barcos, empezando por el griego *Pagasitikos*, cargado de carbón (3.942 TRB, el 23 de marzo de 1942) y terminando por el británico *Indus* (5.187 TRB, 20 de julio). Envió otros tres apresados a Japón, con un total de 52.037 TRB. El propio crucero auxiliar recaló en Yokohama el 30 de noviembre de 1942, abasteciéndose de combustible del petrolero *Uckermark* (antes *Altmark*). Durante la operación explotó el buque de abastecimiento, incendiándose también el *Thor* (murieron 13 de sus tripulantes), el vapor *Leuthen 23* y el barco japonés *Unka Maru*.

El 9 de marzo de 1942 zarpó el *Michel* de Kiel, pasando por Cuxhaven y Flesinga. Desde allí, disfrazado como forzador de bloqueo *Sperrbrecher 26*, se dispuso a cruzar el Canal de la Mancha rumbo a La Rochelle, donde realizaría los últimos preparativos de su misión. Llevaba seis cañones de 15 cm más uno de 10,5 cm (situado a popa), nominalmente incluido en la artillería antiaérea junto con cuatro de 3,7 cm y otros tantos de 2 cm, seis tubos lanzatorpedos y dos hidroaviones Arado Ar 196. Su comandante era el capitán de corbeta Hellmuth von Ruckteschell, que había mandado el *Widder*,

cuya tripulación recuperó, haciéndoles seguir cursos de marinería, pero también de pintura, dibujo, escultura, teatro, marionetas e instrumentos musicales para formar un coro y orquesta, en previsión de largas temporadas de inactividad.

En la tarde del 13 de marzo, solo 300 horas tras la Operación Cerberus, el *Michel* zarpó de Flesinga acompañado por nueve dragaminas y por los torpederos *Iltis, Jaguar, Seeadler, Falke* y *Kondor*. A las pocas horas, el convoy fue atacado por varias lanchas torpederas, rechazadas con los cañones antiaéreos y los escoltas. A las cuatro de la madrugada y frente a Dover atacaron nueve lanchas rápidas, que no pudieron romper la cortina de fuego establecida por los escoltas. A las 07.00, frente a Le Touquet, llegó el ataque de cinco destructores —variopinta mezcla de algunos de las clases Hunt I y II (*Blencathra, Fernie* y *Calpe*) con otros más anticuados (*Walpole* y *Windsor*), que venían de patrullar en Beachy Head—, y que solo con ayuda de la cercana artillería costera y de los cañones camuflados del *Michel* pudieron ser rechazados, por lo que se perdió el factor sorpresa y la Royal Navy se enteró de la existencia de un nuevo crucero auxiliar.

Con pocos daños y ocho tripulantes del *Michel* muertos, alcanzó el convoy El Havre el 14 de marzo y La Rochelle el 17, desde donde zarpó el *Michel* el día 20 para emprender la guerra comercial en el Atlántico Central, con idea de navegar luego hacia el sur apoyando al *Thor* en el Océano Índico. El 5 de abril cruzaron el Ecuador y el 16 se encontraron con el petrolero *Charlotte Schliemann*, que les abasteció de combustible. Para no ser descubierto, el *Michel* se camufló en adelante como mercante noruego.

El 19 de abril de 1942 fue localizado el primer mercante enemigo, el petrolero británico *Patella* de la Anglo-Saxon Petroleum Co., que con 10.000 toneladas de petróleo viajaba de Trinidad a Sudáfrica. Tras el cañonazo de aviso y de que el *Michel* izara su bandera, el *Patella* aumentó la velocidad y emitió la señal RRR, petición de socorro ante el ataque de un crucero auxiliar (*raider*). El barco fue hundido con cargas explosivas y el *Michel* recogió a 60 supervivientes.

El 22 de abril, al localizar otro petrolero, Von Ruckteschell decidió utilizar la lancha rápida *Esau*. El *Michel* siguió al barco de noche sin ser descubierto, para precisar su rumbo y velocidad. Se bajó al agua la *Esau*, que hizo una gran curva sin ser vista para esperar en la oscuridad al petrolero. De madrugada, la lancha disparó dos torpedos contra el barco, que estalló en una bola de fuego. El *Michel* se aproximó y rescató a 13 supervivientes, que identificaron al petrolero como el *Connecticut*, de la Texas Company, de 8.684 TRB y en ruta también hacia Sudáfrica.

En la mañana del 1 de mayo de 1942 fue localizado al sur de Santa Helena el barco de pasajeros *Menelaus* (10.307 TRB) de la Blue Funnel Line. El *Michel* se presentó como patrullero británico y exigió al *Menelaus* que se detuviera, pero su capitán preguntó al del *Michel* el código de reconocimiento. Von Ruckteschell ordenó abrir fuego y botar la *Esau*. El *Menelaus* comenzó a pedir auxilio en todas las frecuencias, alejándose a toda velocidad del *Michel*, quedando pronto fuera de su alcance. Puesto que también escapó a los torpedos de la *Esau*, Von Ruckteschell ordenó la retirada ante la previsible llegada de buques de guerra. Esta fue la única vez durante la Segunda Guerra Mundial que un

barco atacado por un crucero auxiliar alemán logró escapar.

Por su parte, el *Stier* salió de Kiel el 9 de mayo de 1942, camuflado como forzador de bloqueo *Sperrbrecher 171*. Llevaba los habituales seis cañones de 15 cm (ninguno de proa) y antiaéreos (dos de 3,7 y cuatro de 2 cm), pero solo dos tubos lanzatorpedos, más dos hidroaviones Arado Ar 231. El 12 de mayo zarpó de Rotterdam escoltado por 16 dragaminas de las flotillas 2.ª y 8.ª, y de los torpederos *Iltis, Kondor, Falke* y *Seeadler*, de la 5.ª Flotilla. En la noche del 13 de mayo, a las 02.00, abrieron fuego contra el convoy las baterías de costa de Dover, pero ya estaba fuera del alcance de los cañones. Hacia las 03.30 siguió un ataque de torpederas británicas, en el que fueron hundidos los torpederos *Iltis* y *Seeadler*, más la lancha británica *MTB 2201*. En el caos de la batalla, el *Stier* disparó en medio de la niebla y oscuridad con sus cañones de proa contra una sombra sospechosa que resultó ser la proa del *Seeadler* que se hundía, y en la que aún había marineros tratando de salvarse. En el hundimiento de los dos torpederos murieron 199 de sus 287 tripulantes.

El *Stier* salió ileso del combate y llegó a Royan, en el estuario de Gironda, desde donde zarpó el 19 de mayo al Atlántico Norte. El 1 de junio de 1942, su comandante, Horst Gerlach fue ascendido a capitán de navío. Tres días después, hundió su primer barco, el británico *Gemstone*, cargado con mineral de hierro, 370 kilómetros al este del archipiélago de San Pedro y San Pablo. Dos días después, hundía al petrolero panameño *Stanvac Calcutta*, que había devuelto el fuego del *Stier*, y cuyo comandante Gustav O. Karlsson fue uno de los 15 tripulantes que resultaron muertos.

Siguieron dos meses de inactividad, alterados solo por el encuentro, el 29 de julio de 1942, con el crucero auxiliar *Michel*, en el que sus comandantes acordaron actuar juntos, acuerdo que duró justo hasta que el *Stier* se cobró su siguiente víctima el 9 de agosto. Se trataba de la motonave británica *Dalhousie*, que respondió al fuego del *Stier* con un cañón de 12,7 cm sin obtener impactos. Con el barco ya incendiado tras media hora, el comandante F. Davis se rindió y el *Stier* hizo 37 prisioneros. Para evitar que el barco en llamas atrajera la atención, se le hundió con un torpedo. Cuando ya se hundía, apareció el *Michel*, cuyo comandante, Ruckteschell, que rechazaba el procedimiento seguido por Gerlach y prefería la sorpresa absoluta, decidió seguir en solitario.

Gerlach trató a continuación de sacar partido de los dos hidroaviones Arado Ar 231 para descubrir barcos, pero los dos prototipos desarrollados para los submarinos mostraron estar desadaptados a las circunstancias del Atlántico. Tras casi otros dos meses de inactividad, el 26 de septiembre el *Stier* se encontró con el *Tannenfels*, buque de abastecimiento y forzador de bloqueo gemelo de los cruceros auxiliares *Atlantis* y *Pinguin*, aunque desarmado.

Ambos buques seguían aún juntos al día siguiente en alta mar cuando, en condiciones de mala visibilidad en el punto de reunión, apareció súbitamente un tercer barco. Se trataba del carguero armado norteamericano *Stephen Hopkins* (8.500 TRB, de la clase Liberty) a las órdenes de Paul Buck. Hacia las 08.54 disparó el crucero auxiliar la primera salva, respondida con varios cañones por el carguero, que tras una hora de cañoneo resultó hundido. La mala mar impidió que

el *Tannenfels* encontrara supervivientes, pero 15 de los 19 que hubo (del total de 57 tripulantes) llegaron 31 días más tarde a la costa de Brasil en un bote salvavidas.

El encuentro con el *Stephen Hopkins* selló el destino del *Stier*. Los primeros impactos encajados por el crucero auxiliar dañaron la máquina principal y provocaron algunos incendios. Al fallar la red eléctrica a bordo, se estropearon también los ascensores de munición y las bombas antiincendios. A causa de la mala mar, el *Tannenfels* no pudo ayudar a extinguir los incendios y hubo que abandonar el *Stier*, pasando la tripulación y los prisioneros al *Tannenfels* para después hundir el crucero auxiliar con dos cargas explosivas.

La tripulación del *Stier* registró tres muertos, cinco heridos graves y 28 leves. El crucero auxiliar había hundido cuatro barcos con 30.728 TRB. El *Tannenfels*, que había zarpado de Yokohama el 8 de agosto de 1942 con un cargamento de materias vitales para uso militar, como caucho natural, wolframio, titanio, cobre, opio y quinina, así como aceites y grasas comestibles, amarró el 2 de noviembre de 1942 en el puerto francés de Royan.

Retomando el periplo del *Michel*, el 20 de mayo de 1942 había descubierto otro mercante en la ruta Montevideo-Ciudad del Cabo. Era el noruego *Kattegat*, de 4.245 TRB, que viajaba en lastre hacia La Plata. Las primeras salvas destruyeron el puente, la sala de máquinas y la radio, por lo que no pudo ni escapar ni pedir auxilio. No hubo heridos y sus 20 tripulantes subieron a bordo del *Michel* antes de que el *Kattegat* fuera hundido con cargas explosivas.

Dos semanas después, el operador de radio del *Michel*

recibió la señal de socorro de un mercante tipo Liberty situado al norte, que había sufrido daños en sus máquinas. Aunque les separaban tres días de viaje, Von Ruckteschell ordenó poner rumbo al mercante, al que descubrieron el 5 de junio, cuando su tripulación ya había logrado reparar las máquinas. Aunque la *Esau* le disparó dos torpedos que impactaron, el *George Clymer*, de 7.176 TRB, no se hundió y mandó señales de socorro al tiempo que disparaba sus cañones. El *Michel* presenció el rescate de la tripulación por el crucero auxiliar *Alcantara*, que ya había combatido contra el *Thor*.

El 11 de junio de 1942 el vigía descubrió al mercante británico *Lylepark*, de 5.187 TRB, que llevaba piezas de aviación de Ciudad del Cabo a Nueva York. Sin previo aviso, el mercante fue cañoneado y hundido. El *Michel* rescató a 22 de los 27 tripulantes. Pasó más de un mes hasta que, el 15 de julio, avistaran un gran barco de pasajeros frente a la costa de Angola. Era el *Gloucester Castle* (de 7.999 TRB, a las órdenes de Herbert H. Rose) de la Union-Castle Line, que sin armas ni escolta transportaba material no militar, correo y pasajeros de Birkenhead a Ciudad del Cabo. El *Michel* se acercó aprovechando la oscuridad y a las 19.00 horas abrió fuego. El barco se incendió y hundió rápidamente. Aunque se botó la *Esau* para recoger náufragos, solo 61 de los 154 pasajeros y tripulantes pudieron salvarse. Entre los muertos había seis mujeres y dos niños.

Pasaron menos de 24 horas antes de que se avistaran dos petroleros que navegaban a la par, por lo que Von Ruckteschell decidió atacar a ambos a la vez por la noche. El más cercano, el *William F. Humphrey*, de 7.983 TRB y en

ruta de Ciudad del Cabo a Trinidad, fue atacado a cañonazos y hundido con tres torpedos, mientras que el más lejano, el *Aramis*, de 7.984 TRB, fue torpedeado por la *Esau* y solo resultó dañado. Por la tarde, el *Michel* alcanzó al petrolero que huía y lo hundió.

Tras el episodio de colaboración con el *Thor* frente a la costa brasileña, el *Michel* volvió a patrullar frente a Santa Helena y el 14 de agosto de 1942 destruyó al británico *Arabistan*, de 5.874 TRB, que navegaba en lastre desde Ciudad del Cabo a Trinidad. El barco se hundió en pocos minutos y solo un tripulante pudo ser rescatado. Pasado casi un mes, el 10 de septiembre, el *Michel* hundió en el Índico, disparándole de noche desde corta distancia, al estadounidense *American Leader*, de 6.778 TRB y cargado con goma, coco y opio, en ruta de Ciudad del Cabo a Punta Arenas. De los 58 tripulantes sobrevivieron 47, que subieron a bordo del *Michel*.

Al regresar el *Michel* al Atlántico el 11 de septiembre de 1942 para encontrarse con diversos buques de abastecimiento, descubrió al recién construido mercante *Empire Dawn*, de 7.241 TRB, también en ruta hacia Trinidad. Aunque ya se había detenido y la tripulación abandonó el barco, Von Ruckteschell no ordenó alto el fuego, y murió la mitad de los 44 tripulantes. Esta fue una de las acusaciones de las que Von Ruckteschell fue hallado culpable después de la guerra, cuando lo condenaron a diez años de prisión.

Entre medias, tuvo lugar el fallido intento de una segunda patrulla a cargo del *Komet*, esta vez a las órdenes del capitán de navío Ulrich Brocksien, que trató de cruzar el Canal de la Mancha con una escolta relativamente escasa: las cuatro

unidades de la 3.ª Flotilla de torpederos (*T 14*, con el jefe de la flotilla, capitán de corbeta Wilcke, a bordo, *T 10, T4* y *T 19*) y los seis dragaminas de la 2.ª Flotilla. Cuatro de estos (*R 77, R 78, R 82* y *R 86*) se perdieron a causa de minas acústicas frente a Dunkerque.

La operación era conocida por el Almirantazgo británico, que mandó desde Dartmouth como interceptores a cinco destructores (*Cottesmore*, bajo la jefatura del capitán de corbeta J. C. A. Ingram*; Quorn, Glaisdale, Eskdale* y *Albrighton*, todos de la clase Hunt) y ocho lanchas rápidas (*49, 55, 56, 84, 95, 203, 229* y *236*), patrullando frente al Cabo de la Hague (el extremo noroccidental de la Península de Cotentin, a 25 kilómetros de Cherburgo). Otros cuatro destructores de la misma clase (*Brocklesby, Fernie, Tynedale* y el polaco *Krakowiak*) se dirigirían desde Plymouth a las islas del Canal en caso de que los alemanes superaran la primera barrera.

Ya en Normandía los alemanes zarparon de El Havre a las 19.00 horas del 13 de octubre de 1942, formando un cerco alrededor del *Komet* con 500 metros de espacio entre los barcos y dando 24 km/h. Tras recorrer un centenar de kilómetros y estando frente a Barfleur, en el extremo oriental de la Península de Cotentin, fueron iluminados por bengalas lanzadas desde aviones, pero Brocksien rechazó la sugerencia del jefe de su escolta, Wilcke, de refugiarse en Cherburgo.

En el lado británico, por la oscuridad y su escasa velocidad, las lanchas perdieron el contacto con los destructores y solo la última de la formación, *MTB 236*, lograría participar en el combate. Poco antes de la 01.00 del

14 de octubre los destructores alcanzaban por sorpresa a los alemanes, formando una columna encabezada por el *Cottesmore*, y tras lanzar bengalas dispararon desde 3,7 kilómetros. Aunque centraron su fuego en el blanco mayor (el *Komet*), primero lograron dos impactos en la sala de máquinas del *T 10*, que redujo su velocidad a 15 km/h. Cuando este se disponía a lanzar torpedos, otro obús impactó en su rampa de cargas de profundidad, haciendo estallar su popa. Por su parte, el *Komet* abrió fuego con sus cañones de 15 cm de estribor, pero al mismo tiempo sus antiaéreos dispararon caóticamente en todas direcciones, alcanzando a los *T4, T 19* y *T 14* y matando entre otros a Wilcke.

El *T 10* consiguió dar 44 km/h pero un nuevo impacto en los motores redujo su velocidad, por lo que terminó por retirarse hacia la costa con 11 tripulantes muertos. Las baterías de costa alemanas trataron de contribuir a la defensa, pero a la 01.15 el *Komet* ya estaba ardiendo. Mientras tanto, la *MTB 236*, a las órdenes del alférez de navío R. Drayson, que había navegado por su cuenta hasta el Cabo la Hague, se acercó al ardiente *Komet* y le lanzó sus dos torpedos desde 450 metros. El crucero auxiliar saltó por los aires a la 01.16, entre llamas de más de 350 metros, muriendo todos sus tripulantes. Según los alemanes, la explosión no se debió a los torpedos de la lancha rápida, sino a que los fuegos causados por los disparos de los destructores hicieron deflagrar el combustible de aviación, y este la santabárbara de proa. Los daños del resto de escoltas, *T 4*, *T 14* y *T 19*, se debieron sobre todo al fuego de los antiaéreos del *Komet*. Esta fue, al decir de O'Hara, «la primera clara victoria

lograda por destructores británicos en el Canal de la Mancha».

De vuelta al Océano Índico, la siguiente presa del *Michel* llegó el 29 de noviembre de 1942: el mercante estadounidense *Sawokla*, de 5.882 TRB y cargado de yute, en ruta de Colombo a Ciudad del Cabo, con quien se cruzaron de noche navegando con rumbos opuestos y al que enseguida dispararon. Dos impactos de torpedo de la *Esau* provocaron su rápido hundimiento. De los 59 tripulantes, pudieron salvarse 39.

El 8 de diciembre resultó hundido otro carguero. La tripulación del barco griego *Eugenie Livanos* (4.816 TRB) estaba celebrando la fiesta de San Nicolás, cuando impactaron dos torpedos de la *Esau* que lo hundieron. Fueron rescatados 19 marineros de diversas nacionalidades. El 26 de diciembre de 1942 le llegó a Von Ruckteschell la noticia de que se le habían concedido las hojas de roble para su Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. El 3 de enero de 1943 el *Michel* recibió orden de regresar a aguas europeas, para hacer coincidir su regreso con la salida del crucero auxiliar *Coronel* (que no llegó a producirse). Ese día, el vigía descubrió un barco al que alcanzaron por la tarde y hundieron con dos torpedos del *Michel* y otros dos de la *Esau*. Rescataron a 27 de los 29 tripulantes del *Empire March*, mercante de 7.040 TRB que iba cargado de hierro, té y cacahuetes, de Durban a Trinidad.

Seis días después, el *Michel* recibió la noticia de que no debía intentar romper el bloqueo aliado de Europa, sino dirigirse a Japón. Cruzó el Índico y el 10 de febrero de 1943 llegó a Yakarta, controlada por los japoneses, y el 18 a

Singapur, donde los prisioneros fueron trasladados a barcos japoneses. El 2 de marzo el *Michel* llegó a Kóbe, donde fue recibido por el agregado naval, almirante Paul Wenneker, y por el capitán de navío Günther Gumprich, comandante del crucero auxiliar *Thor*, que había explotado en Yokohama. En un viaje de 358 días habían hundido 14 barcos con 99.386 TRB sin perder a ningún tripulante.

El *Michel* fue reparado y rearmado en el astillero Mitsubishi. Hellmuth von Ruckteschell, que durante el viaje había sufrido migrañas y problemas cardiacos, decidió dejar el mando el 23 de marzo. En su lugar, el excomandante del *Thor*, Günther Gumprich, fue nombrado nuevo comandante del *Michel*. El 1 de mayo de 1943 comenzaba en Kure la segunda patrulla (o segunda parte de la primera patrulla) del último corsario alemán, que cruzó el Índico al oeste de Perth.

Uno de los aviones de reconocimiento descubrió el 14 de junio de 1943 un barco al oeste del *Michel*, al que este persiguió para alcanzarlo en la tarde. Günther Gumprich, acostumbrado a atacar de día con el *Thor*, que tenía mejores cañones y una andanada de mayor alcance, menospreciaba la táctica de Ruckteschell de los ataques nocturnos por sorpresa, pero como sus medios eran muy limitados, aceptó llevarla a cabo. Entretanto, el barco fue identificado como el noruego *Höegh Silverdawn*, de 7.715 TRB, que llevaba carne y suministros bélicos de Fremantle a Basora. Hundido de noche y sin previo aviso con cañonazos y dos torpedos, se pudo rescatar a sus 47 tripulantes, pero seis de los 12 pasajeros murieron.

El siguiente barco fue localizado dos días más tarde, 17 de junio de 1943, y se trató del petrolero noruego de 9.940 TRB

Ferncastle. Después de seguir al barco en la sombra durante todo el día, se acercaron a él de noche, botando la *Esau*, que alcanzó al petrolero con dos torpedos, por lo que el capitán del *Ferncastle* pensó al principio que le atacaba un U-Boot y mandó alistar los cañones. Pero al acercarse el *Michel*, comprendió que no había esperanza y mandó abandonar el barco. De sus 37 tripulantes murieron cinco durante el ataque, 13 fueron rescatados por el Michel y otros 19, entre ellos el capitán, escaparon en un bote salvavidas y alcanzaron 30 días después la costa de Madagascar. Puesto que el *Ferncastle* pudo enviar una señal de alarma, Gumprich decidió abandonar la zona, rumbo al Pacífico, donde cruzó ante la costa de Chile sin éxito.

El 10 de agosto de 1943 fue localizado un mercante, el petrolero noruego de 9.977 TRB *India*, en ruta desde Perú a Sídney, al que persiguieron hasta hacerse de noche. Acercándose en la oscuridad, lo hundieron. La primera salva provocó el incendio de los depósitos de petróleo y el barco se convirtió pronto en un infierno ardiente en el que no pudo sobrevivir ninguno de sus 41 tripulantes. El *Michel* tuvo un peculiar encuentro con barcos enemigos el 29 de septiembre de 1943, al encontrarse en plena noche en medio de un convoy escoltado por destructores rumbo a Hawái. Sin ser detectado, Gumprich decidió separarse prudentemente del convoy, y lo consiguió.

Como en el Pacífico ya no operaba ningún buque de abastos alemán, Gumprich se vio obligado a regresar a Yokohama para repostar. Fue descubierto en la noche previa al 17 de octubre de 1943 por el submarino norteamericano *Tarpon*, que le siguió en superficie hasta ponerse en posición

de tiro. A la 01.56 disparó cuatro torpedos, dos de los cuales impactaron en el *Michel*. Este se detuvo, pero volvió a arrancar con rumbo de colisión hacia el submarino, que hizo inmersión y emergió a popa del crucero auxiliar, lanzando una nueva salva de torpedos, uno de los cuales impactó en popa, provocando una gran explosión y el hundimiento del barco en pocos minutos. De sus 373 tripulantes murieron 263, incluido Günther Gumprich.

A los marineros norteamericanos que participaron en los convoyes de la Segunda Guerra Mundial no se les concedió el estatuto de veteranos de guerra hasta 1988. La marina civil de ese país pasó de 55.000 profesionales a más de 215.000, gracias a los programas de entrenamiento del U. S. Maritime Service. 8.300 marineros civiles norteamericanos murieron en hundimientos (naturalmente, no todos por obra de la Kriegsmarine u otras armadas y ejércitos del aire del Eje, pues 31 barcos desaparecieron sin dejar rastro ni conocerse la causa) y 12.000 resultaron heridos, muriendo después al menos 1.100, por lo que se estima la cifra total de muertos en 9.300.

16. EL «TIRPITZ» Y EL ÁRTICO EN 1942: EL COMBATE DEL MAR DE BARENTS

Los convoyes árticos llevaron a los alemanes a concluir que más de la mitad de los refuerzos aliados a la URSS llegaron en 1942 por esa vía. En marzo, solo un barco de esos convoyes resultó hundido. Pero incluso el *Tirpitz* se dispuso a atacarlos, en su primera misión de combate el 6 de marzo, contra el PQ 12 (acción a la que algunos equivocadamente llaman Operación Sportpalast), que había zarpado de Reykjavik el 1 de marzo y fue localizado el día 5 por un avión alemán cerca de la isla Jan Mayen: esa misma tarde se ordenó zarpar al *Tirpitz*, en el que embarcó el almirante Ciliax y que fue acompañado por los destructores *Schoemann, Ihn* y *Z 25*.

Descubierta la operación gracias a la información que los británicos obtenían por el descifrado de Engima (*Ultra*), y porque nada más salir el *Tirpitz* del Fættenfjord fue avistado por el submarino británico *Seawolf*, que radió una alerta a las 19.40 del 6 de marzo, enviaron contra el gemelo del *Bismarck* a los acorazados gemelos *King George V* y *Duke of York*, más el crucero *Renown*, y el portaaviones *Victorious*.

A las 08.00 del día 7, el *Tirpitz* estaba 160 kilómetros al sur de los convoyes PQ 12 y QP 8, que se cruzarían ese mediodía, y envió contra ellos a los destructores, mientras el grupo británico, 240 kilómetros al oeste, iniciaba un reconocimiento aéreo en busca del acorazado alemán. A las

13.00 horas, el *Tirpitz* y sus destructores pasaron por la proa del convoy QP 8 sin detectarlo, aunque a las 15.45 el *Ihn* avistó al barco soviético rezagado *Ijora* (2.815 TRB) y lo hundió. El almirante Tovey recibió el mensaje del barco pidiendo auxilio, y buscó infructuosamente a los alemanes. Por su parte, Ciliax, mientras seguía el rastro de los convoyes pegado a la banquisa, tuvo que mandar entre la medianoche y las cuatro de la madrugada del 8 de marzo a sus destructores a repostar en Tromsø, ya que el mal tiempo impedía que lo hicieran del acorazado.

Al alba, este se hallaba 240 kilómetros al sur de la Isla del Oso (que está 500 al norte de Tromsø) con rumbo norte, mientras el PQ 12 estaba a 80 kilómetros de la isla navegando también con rumbo norte, hasta que el hielo le forzó a mediodía a virar al sureste. La Flota H estaba casi 300 kilómetros al oeste de las Lofoten y 160 al sur del QP 8, regresando a Islandia por no tener destructores de escolta y pensar Tovey que el *Tirpitz* ya se habría retirado. De no haber navegado el PQ 12 hacia el norte, parece seguro que el *Tirpitz* lo habría interceptado, pero al caer la noche ya estaba poco al sur de la Isla del Oso y a 240 kilómetros del acorazado alemán, mientras que Tovey se había alejado 640 kilómetros de Noruega, evitando cualquier posible ataque de la Luftwaffe.

A las 18.16 del 8 de marzo, Ciliax recibió un informe erróneo del Grupo de Mando Naval Norte, según el cual el PQ 12 seguramente se habría dado media vuelta tras el avistamiento frente a Jan Mayen, por lo que a las 20.25 el *Tirpitz* tomó rumbo sur para reunirse con los destructores frente al Vestfjord y regresar juntos a Trondheim. Mientras

tanto, el Almirantazgo advirtió a Tovey de que el *Tirpitz* seguía en el mar, por lo que la Flota H viró en dirección a la Isla del Oso. A las 02.40 del 9 de marzo, el Almirantazgo precisó que el *Tirpitz* ya no seguía buscando al convoy, sino que navegaba con rumbo sur, por lo que la Flota Metropolitana viró hacia las Lofoten, aumentando su velocidad a 48 km/h.

A las 06.40, Tovey mandó lanzar una escuadrilla de reconocimiento de seis Fairey Albacore (biplanos que daban hasta 259 km/h, mejorando en menos de 40 la velocidad de los Swordfish) del *Victorious*, seguidos 50 minutos después por otra de 12 llevando torpedos. A las 08.02 uno de los biplanos localizó al acorazado e informó de que este variaba a rumbo 82º (este) y aumentaba su velocidad a 54 km/h. A las 09.17 llegaron los 12 Albacore atacantes a las órdenes del capitán de corbeta W. J. Lucas, dos de los cuales fueron derribados mientras el resto fracasaba en el ataque contra el *Tirpitz*, que buscó refugio en Bogen (ensenada en el norte del Fiordo de Narvik y a 25 kilómetros de ese puerto) hasta el 13 de marzo.

Tras este episodio, en un encuentro con Hitler el 12 de marzo, Raeder propuso, dada la facilidad del enemigo para operar con portaaviones, que los grandes buques se reservaran para rechazar una invasión, y que solo salieran a perseguir convoyes cuando se conociera la posición exacta del enemigo y su fuerza, y además hubiera suficiente apoyo aéreo. Hitler asintió en que, en cuanto fuera posible, debía constituirse una fuerza de ataque constituida por el *Tirpitz*, el *Scharnhorst*, un portaaviones (el *Graf Zeppelin*, botado el 8 de diciembre de 1938) y dos cruceros pesados, ya que

constituiría una «seria amenaza» para el enemigo. Algo que, a sabiendas de que el portaaviones tardaría meses, si no años, en estar listo, era para Salewski (II, p. 29-30) una «huida de la realidad» que reflejaba la «forma de pensar utópica y basada en deseos» de la Kriegsmarine. En conversaciones posteriores (13 y 14 de mayo), el dictador descartaba como «fuera de cuestión» que se permitiera a la flota operar sin apoyo aéreo.

A fines de mes, tuvo lugar el siguiente ataque contra un convoy atlántico, al perder los barcos del PQ 13, salido de Reykjavik el 20 de marzo, el contacto con su escolta a partir del 24, en medio de una gran tormenta a lo largo de la banquisa en torno a la Isla del Oso. El día 27, al mejorar el tiempo, fueron localizados por aviones alemanes y el Grupo de Mando Naval Norte, que a la vista del riesgo recién corrido por el *Tirpitz*, decidieron mandar contra ellos solo a los tres destructores de la 8.ª Flotilla que había en Kirkenes: *Z 24* (3.605 toneladas a plena carga), *Z 25* y *Z 26* (3.543 toneladas a plena carga, todos con cuatro cañones de 15 cm y ocho tubos lanzatorpedos), este, buque insignia del capitán de navío Gottfried Pönitz.

Los destructores tomaron rumbo norte y a las 23.38 del 28 de marzo encontraron botes salvavidas del *Empire Ranger*, mercante hundido por la Luftwaffe tres horas antes, rescatando a 61 marineros, cuyas informaciones llevaron a Pönitz a tomar rumbo noroeste. A la 01.43 avistaron al barco soviético rezagado *Bateau* (4.687 TRB) y el *Z 26* lo hundió en cinco minutos a cañonazos y con un torpedo, recogiendo junto con el *Z 24* a siete supervivientes. Luego siguieron buscando con rumbo norte durante tres horas, hasta que un

U-Boot que seguía al convoy les advirtió que viraran al oeste, mientras el tiempo empeoraba con chubascos de nieve.

Los escoltas del PQ 13 habían reorganizado a ocho de los mercantes en tres columnas, reforzando a la escolta inmediata (el destructor *Eclipse* —1.940 toneladas a plena carga, cuatro cañones de 12 cm y ocho tubos lanzatorpedos — y el bou *Paynter*) con tres destructores soviéticos de Múrmansk (*Sokrushitelnyi, Gremyashchiy* —2.380 toneladas a plena carga, cuatro cañones de 13 cm y seis tubos lanzatorpedos— y el británico *Oribi*, con 2.365 toneladas a plena carga, 4 cañones de 12 cm y ocho tubos), quedando el crucero ligero *Trinidad* (10.450 toneladas a plena carga, 12 cañones de 15,24 cm y seis tubos) 5,6 kilómetros a estribor y el destructor *Fury* a retaguardia.

A las 09.40 del 29 de marzo, con visibilidad en torno a 3,5 kilómetros, ambos grupos se avistaron, saliendo el *Trinity* de la niebla 3,2 kilómetros a popa del *Z 26* y disparando sus torretas de proa con ayuda del radar, alcanzando con su segunda andanada al buque insignia alemán. Tras tres andanadas más, cambió de blanco, disparando contra el *Z 25*, al que alcanzó, recibiendo también algún impacto.

A continuación lanzaron los alemanes siete torpedos desde el *Z 26* y cuatro desde el *Z 24*, esquivados por el crucero británico, que perdió el contacto, para volver a localizar con el radar a las 09.56 al *Z 26* separado de sus dos compañeros, acercándose hasta 3,1 kilómetros y disparando a quemarropa hasta las 10.22, cuando lanzó tres torpedos, dos de los cuales fallaron. El tercero navegó en círculos, por haberse congelado el aceite de su motor, y explotó contra el

crucero, causándole inundaciones y una escora de 17º, que le obligaron a romper el contacto.

El *Z 26* tenía aún un cañón en uso y podía maniobrar, pero apareció el *Eclipse*, que le había localizado con el radar clase 286 P a pesar de que la fuerte nevada reducía la visibilidad a 900 metros. Lanzando humo, el *Z 26* pasó de 28 a 46 km/h, pero el *Eclipse* logró a las 11.20 impactar una andanada de seis obuses. Cuando el fin parecía haber llegado, el tiempo se aclaró y aparecieron los *Z 24* y *Z 25* en ayuda de su buque insignia, logrando tres impactos desde gran distancia en el *Eclipse*. El *Z 24* lanzó sus últimos tres torpedos, espantando al destructor británico. No obstante, el *Z 26* se hundió con 243 de sus tripulantes, pudiendo ser rescatados 88, Pönitz incluido.

El *Trinidad* llegó a Múrmansk el 30 de marzo, con 14 de los 19 barcos que escoltaba desde Reykjavik. Los alemanes perdieron además dos submarinos (el U 655, hundido por un dragaminas de la escolta del convoy saliente QP 9, y el U 585, hundido por una mina flotante), a pesar de lo cual los alemanes calificaron la acción de «éxito notable».

En marzo de 1942, de los tres acorazados, ocho cruceros y 17 destructores que constituían los buques de mayor tamaño de la Kriegsmarine, solo estaban operativos un acorazado, dos cruceros y cinco destructores, todos en Noruega a excepción del *Hipper*. Prueba del desmedido temor británico al *Tirpitz* fue la Operación Chariot (carruaje), el ataque contra Saint-Nazaire —algo más lejos por mar de Brest (260 kilómetros) que de La Pallice (160 kilómetros)—, donde se encontraba el único dique seco de la costa atlántica francesa capaz para acoger a ese acorazado. El plan británico

consistía en reventar la compuerta del dique con un viejo destructor cargado de explosivos, y el riesgo era que los 268 comandos implicados en la operación resultaran muertos o fueran apresados.

La nave que se había de sacrificar era el *Campbeltown*, antes *USS Buchanan* (alistado en 1919, de la clase Town, 1.280 toneladas), uno de los 50 destructores a cambio de los cuales sometió Churchill el Imperio Británico al norteamericano en 1940. Le acompañaron 16 lanchas motoras y la cañonera *MGB 314*, de la clase Fairmile C, y la lancha rápida Vosper *MTB 74*, escoltadas por los destructores *Atherstone* y *Tynedale*, de la clase Hunt.

La Kriegsmarine contaba en Saint-Nazaire con la 5.ª Flotilla de Torpederos (*Seeadler, Falke, Kondor, Iltis* y *Jaguar*) a las órdenes del capitán de corbeta Schmidt, pero se habían hecho a la mar cuando los comandos británicos llegaron frente al estuario a las 22.00 horas del 27 de marzo. Fue precisamente un encuentro de los británicos con el *U 593*, al que atacó el *Tynedale*, lo que provocó la orden de salida de la flotilla, dada por el Grupo de Mando Naval Oeste después de que el submarino emergiera y enviara por radio un mensaje de avistamiento. Schmidt fue informado del ataque contra el dique a las 02.50 de la madrugada, cuando estaba a casi 200 kilómetros de distancia.

En Saint-Nazaire, los británicos entraron ondeando la bandera de la Kriegsmarine, si bien el ataque previo de 60 bombarderos había puesto en alerta a las defensas, unos 5.000 hombres que contaban con una brigada antiaérea con cañones de 8,8 cm en la zona de los diques, más 1.000 en las baterías de costa del estuario. Al ser descubiertos a la 01.20,

aparentaron ser un convoy alemán en misión secreta, pero el engaño se descubrió y a la 01.28 se les hizo fuego, embistiendo no obstante el *Campbeltown* la esclusa, aunque con la mayoría de sus tripulantes muertos. Los supervivientes abrieron las válvulas del fondo y saltaron del buque.

Como el destructor no había penetrado en el dique, la lancha rápida del alférez de navío Wynn, *MTB 74*, destinada a destruir la puerta interna, no pudo pasar dentro, colocando sus torpedos frente a la exclusa externa y huyendo tras haber rescatado a varios tripulantes del destructor. Mientras se detenía a recoger otros supervivientes, fue alcanzada por un obús, muriendo casi todos sus ocupantes.

Mientras tanto, como maniobra de distracción, varias escuadras destruyeron instalaciones portuarias, colocaron cargas explosivas en barcos y combatieron contra los alemanes. Ocho lanchas resultaron incendiadas, pero la cañonera *MGB 314*, en la que iba el capitán de corbeta Ryder, logró escapar.

A las 10.00, mientras un oficial alemán interrogaba a los prisioneros calificando de fracaso la operación por suponer que se podía destruir el dique con el impacto de un destructor, estallaron las cargas programadas en el *Campbeltown*, muriendo aproximadamente 150 alemanes que examinaban el buque y desintegrándose la exclusa: la entrada de agua empujó a los dos barcos que estaban en el dique contra las paredes de este, y se hundieron.

Dos días después estallaron los torpedos de espoleta retardada de la *MTB 74*, que destruyeron la antigua esclusa de acceso al dique submarino, creyendo los alemanes que

era una operación de sabotaje francesa y que se preparaba un alzamiento en la ciudad. En total, la operación se cobró la vida de 169 británicos y 292 alemanes.

Los destructores británicos esperaron desde las 05.30 en el punto Y, a 37 kilómetros del estuario, donde debían llegar a las 06.30 las lanchas supervivientes (8 de las 18), pero justo a esa hora el *Seeadler* avistó desde 7 kilómetros al *Tynedale*, recortado frente al sol naciente. Un minuto después los alemanes, que pasaban por la popa a los destructores que iban con rumbo sur, abrieron fuego, ahorquillando desde 13 kilómetros al *Atherstone*, que lanzó humo, por lo que el torpedero cambió de blanco, disparando contra el *Tynedale* desde 5 kilómetros.

Después de haber logrado dos impactos en el *Tynedale*, el *Seeadler* y el *Iltis* le lanzaron tres torpedos cada uno, desde 3,7 kilómetros. El destructor agredido lanzó humo y viró al oeste, esperando llevar a los buques enemigos al encuentro de otros dos destructores, *Cleveland* y *Brocklesby* (clase Hunt), que acudían desde más de 100 kilómetros de distancia. Schmidt no cayó en la trampa y puso rumbo a Saint-Nazaire, después de que los dos torpederos hicieran unos 300 disparos, frente a 52 del cañón de popa del *Tynedale*. Los alemanes entraron en puerto, mientras que los británicos, por temor a que les persiguieran en su retirada, hundieron las lanchas *ML 446* y *ML 156* y la *MGB 314*, una vez reunidas con los destructores, mientras que otras cuatro lanchas lograron llegar por su cuenta a Inglaterra.

Apenas dos días después de esta operación, de vuelta al teatro noruego, recibía el *Tirpitz* el primero de los tres bombardeos con que los aliados tratarían de hundirlo en su

base 30 kilómetros al noreste de Trondheim. El 31 de marzo de 1942, 34 bombarderos *Halifax* sobrevolaron el Fættenfjord, pero las cortinas de humo lanzadas al darse la alarma aérea, unidas a las redes de camuflaje que cubrían al acorazado y a las montañas que le rodeaban, hicieron que solo uno de los aparatos lanzara una bomba de 1.814 kilos y cuatro de 227, sin causar ningún daño, mientras que se perdieron cinco cuatrimotores.

El 28 de abril llegó el segundo ataque del Bomber Command contra el *Tirpitz* (en realidad el octavo, pues ya lo habían atacado cuatro veces en Wilhelmshaven y dos en Kiel). De los 43 aviones que despegaron (12 cuatrimotores Avro Lancaster y 31 Halifax del 35 Escuadrón de la RAF en Kinloss) en la Operación Bash (porrazo) II, atacaron 32 en dos oleadas. La primera eran los Lancaster desde gran altitud, seguidos por los Halifax volando a baja altitud. Se arrojaron 20 bombas de 1.814 kilos y 30 menores, ninguna de las cuales dio en el blanco, así como (por los Halifax) 44 minas Mark XIX de 454 kilos con espoletas hidrostáticas para que estallaran a 9,1 metros de profundidad, con intención de que dañaran al buque aunque no impactaran contra él o incluso cayeran en la montaña y luego rodaran hasta el agua. Sin embargo, además de no caer ninguna suficientemente cerca, solo llevaban 45 kilos de explosivo. Cinco bombarderos fueron derribados. En la noche siguiente, repitieron el ataque otros 30 bombarderos, a los que despistaron las columnas de humo, perdiéndose dos aparatos.

El 1 de mayo de 1942, volvieron los alemanes a atacar un convoy ártico, con el *Schoemann*, que desde el 9 de abril

sustituyó al hundido *Z 26*. La 5.ª Flotilla, a las órdenes del capitán de navío Fritz Berger, salió el 11 de abril en busca del PQ 14, sin éxito. A fin de mes, tocaba regresar al QP 11, escoltado por el crucero ligero *Edinburgh*, seis destructores británicos y cuatro corbetas, reforzados en el tramo inicial por dos destructores soviéticos y cuatro dragaminas británicos. El crucero transportaba 465 lingotes de 12 pulgadas de oro soviético, con un peso de 4.570 kilos y un valor de 1,5 millones de libras esterlinas de la época, equivalentes a 63 (o 73 millones de euros) de 2016, como parte del pago de los suministros recibidos por la URSS.

A las 16.18 del 30 de abril el *Edinburgh* zigzagueaba al frente del convoy cuando sonaron dos explosiones, causadas por sendos torpedos del U 456. Además de la inundación, el crucero perdió la popa tras la torre Y. A las pocas horas, el almirante general Schmund, jefe del Grupo de Mando Naval Norte, ordenó al Grupo de Destructores del Ártico, a las órdenes del capitán de navío Alfred Schulze-Hinrichs, que atacara a los convoyes y el crucero que estaba siendo remolcado hacia Múrmansk. A las 23.30 zarparon los alemanes, doblando el Cabo Norte y poniendo rumbo noroeste.

En la tarde del 1 de mayo el QP 11 bordeaba la banquisa al sureste de la Isla del Oso, con una escolta de cuatro destructores, cuatro corbetas y un bou armado, que esa mañana había repelido el ataque de un bombardero-torpedero He 111. A las 13.40, la corbeta *Snowflake* detectó tres contactos de radar al sur y luego tuvo contacto visual con el enemigo.

A las 14.05 abría fuego el *Schoemann*, haciéndole frente

los destructores *Beverley* (exnorteamericano *USS Branch* de la clase Town de 1920, con 1.308 toneladas a plena carga, tres cañones de 10,16 cm y seis tubos lanzatorpedos), *Amazon* (primero de su clase de 1924 con 1.370 toneladas) y *Beagle* (clase B, 1.380 toneladas), mientras el capitán de fragata Maxwell Richmond permanecía en retaguardia con el *Bulldog* (clase B, como los anteriores, con 1.815 toneladas a plena carga, dos cañones de 12 cm y cuatro tubos, el *Amazon* uno menos) y los mercantes buscaban refugio en la banquisa.

Navegando en paralelo desde 9 kilómetros, el *Schoemann* inutilizó con dos impactos los cañones del *Amazon*, dejándolo sin gobierno, pero Schulze-Hinrichs consideró la acción peligrosa y rompió el contacto, mientras Richmond hacía lo propio lanzando humo. A las 14.30 los alemanes volvieron a intentar el ataque por el sureste y al encontrarse con el Bulldog lanzó tres torpedos el *Z 24* y uno el *Z 25*, alguno de los cuales hundió al mercante soviético *Tsiolkovski* (2.857 TRB). Por su parte, un torpedo británico explotó contra un iceberg.

A las 15.30 atacaron de nuevo los alemanes, desde el este, mientras el convoy navegaba en una fila india de 13 kilómetros de longitud por un canal en la banquisa. De nuevo el comandante alemán rechazó el combate y esa tarde volvió a acercarse tres veces más. Por fin a las 17.50 Schmundt ordenó a Schulze-Hinrichs romper el contacto y perseguir al *Edinburgh*, que estaba más de 1.100 kilómetros al este, aunque a los destructores solo les quedaba el 40 por ciento de su munición (el *Schoemann* había hecho 380 disparos, por 204 del *Z 24*).

Los alemanes navegaron a 65 km/h con intención de atacar desde el norte y lanzar sus torpedos, cuando el *Schoemann* avistó a las 06.17 del 2 de mayo desde 15 kilómetros al crucero y al dragaminas *Hussar*, al que confundió con un destructor. Avanzando a 39 km/h, los tres destructores espantaron a cañonazos al dragaminas y se pusieron en posición de tiro a las 06.34, mientras el crucero rompía los cables de remolque y aumentaba su velocidad de 3,7 al máximo de 15 km/h.

Un chubasco de nieve impidió entonces la visión y el *Schoemann* se acercó hasta 3,7 kilómetros del *Edinburgh*, que a pesar de tener inutilizada la dirección de tiro y la electricidad para mover las torretas, disparó manualmente la torreta B, cuya segunda andanada incrustó dos obuses en una de las salas de turbinas del *Schoemann*, que había disparado un torpedo y tuvo que lanzar humo al quedar inmóvil.

Los escoltas *Foresight* y *Forester* (destructores de la clase F, con 1.428 toneladas, cuatro cañones de 12 cm y ocho tubos lanzatorpedos), a los que el comandante del crucero, contralmirante Stuart Bonham-Carter, había indicado que actuaran de forma independiente por la dificultad en defenderle, atacaron al *Schoemann*, logrando varios impactos, mientras el destructor alemán lanzaba cuatro torpedos fallidos.

A las 06.45 el *Z 24* y el *Z 25* lanzaron humo para proteger a su buque insignia y tres minutos después, un hueco en la niebla permitió al *Z 25* ver al crucero y lograr, en el *Forester* que se disponía a lanzar torpedos, un cañonazo que destruyó sus salas de calderas de proa y popa, otro que inmovilizó la

torreta X y un tercero que mató al capitán de corbeta George Pepys Huddart. Cinco minutos después logró otros dos impactos y desde 3,7 kilómetros le lanzó cuatro torpedos. El *Foresight*, que acudía a auxiliar a su compañero, recibió del mismo destructor un cañonazo en su sala de calderas de proa y otro en la de popa. Con un solo cañón útil, se retiró dando 28 km/h hacia el *Edinburgh*.

A pesar de que la explosión de uno de los torpedos del *Z 25* casi lo partió en dos, el *Forester* logró impactar con un obús en la sala de radio de su atacante y cubrir con humo al crucero. Los alemanes rompieron el contacto y el *Z 24* se abarloó al *Schoemann* para rescatar a 244 tripulantes y hundirlo con cargas de demolición a las 08.30. Otros 56 tripulantes subieron a bordo de la lancha del destructor y los rescató el U 88. En el combate murieron ocho tripulantes.

Para Barnett (p. 706), este es un caso más en que los alemanes «no fueron capaces de combatir al enemigo más de cerca», crítica que parece injustificada para O'Hara, «dada la situación de los alemanes», sin torpedos ni apenas munición y pensando que los dragaminas eran destructores. Los dos auténticos destructores pudieron llegar a puerto, mientras que los dragaminas rescataron a la tripulación del *Edinburgh*, excepto 57 hombres que se hundieron con él cuando el *Foresight* le lanzó un torpedo, permitiendo que el resto llegara más rápidamente a Múrmansk.

La prohibición de entrar en pecios de buques que son tumbas de guerra no se aplicaba en 1954, cuando el gobierno británico pidió a la compañía Risdon Beazley que rescatara el oro del *Edinburgh*. No se pudo hacer por el enfriamiento de las relaciones con la URSS, así que en 1957 el pecio fue

declarado tumba de guerra. En los años ochenta, se contrató al buceador Keith Jessop, que encontró el pecio tras dos días de búsqueda en abril de 1981, a 245 metros de profundidad y 300 kilómetros al norte de la boca del Fiordo de Múrmansk, en posición 72º norte y 35º este. Del 15 de septiembre al 7 de octubre de 1981 se recuperaron 431 de los 465 lingotes, con un valor entonces de 40 millones de libras, estableciendo un récord de profundidad de buceo por seres humanos aún vigente. En 1986, la misma empresa recuperó otros 29 lingotes, faltando solo cinco.

El más famoso ataque alemán a un convoy ártico, el PQ 17, no llevó consigo ningún combate de superficie, ni puede señalarse como ejemplo de éxito en la lucha de los submarinos contra los convoyes, ya que la mayoría de los barcos fueron hundidos después de disolverse el convoy (lo que tampoco significa que fueran hundido por no navegar en convoy). Sin embargo, Raeder planeó el ataque como una operación conjunta, de superficie, submarina y aérea, a la que se dio el nombre de Rösselsprung (salto de caballo, por el movimiento de la ficha de ajedrez), con dos grupos de la flota (*Tirpitz* y *Hipper*, concentrados en atacar a los escoltas, por una parte, *Lützow* y *Scheer*, por la otra), que esperarían para atacar la señal de que no había peligro dada por la Luftwaffe, y la orden definitiva en ese sentido dada por el propio Hitler.

La falta de información sobre el enemigo, condenaría a la flota alemana a la inacción. En cambio, el conocimiento por parte de los aliados de las intenciones alemanas de atacar llevaría al desastre al convoy, que zarpó el 27 de junio de Hvalfjord y dos días más tarde fue descubierto por el U 456,

apoyado desde el día siguiente por un hidroavión Blohm & Voss BV 138. En la tarde del 2 de julio, el convoy fue atacado por doce aviones torpederos, uno de los cuales fue derribado. A las 13.00 horas del día 3, la escolta se aprestaba a pasar entre Spitsbergen y la Isla del Oso.

En la mañana del día 4, un avión alemán torpedeó al mercante *Christopher Newport*, que fue echado a pique por la escolta. Tras otros dos ataques, 25 torpederos hundieron otro mercante, el *William Hooper*. El balance de dos barcos perdidos a cambio de cuatro aviones no era terrible, pero a las 21.11 llegó la orden de que la escolta se retirara a toda velocidad hacia el oeste, y a las 21.23 la de dispersar el convoy y que cada barco llegara por su cuenta a puertos rusos, repetida a las 21.36.

Aunque no hubo combate de superficie, la razón de este desastre fue el miedo del primer lord del Almirantazgo, Alfred Dudley Pickman Rogers Pound (1877-1943), al *Tirpitz*, particularmente por el impacto que podría causar si resultaban hundidos buques de guerra norteamericanos. Prueba de ello sería que ya a las 12.30 de ese día dio orden de que la escolta se retirara al llegar a los 25º, es decir, antes de pasar la vertical del Cabo Norte, a no ser que el Almirantazgo asegurara a la escolta que el *Tirpitz* no se había hecho a la mar. Aunque la causa inmediata de los mensajes de retirada posteriores fue la presencia de submarinos, los tres jefes de la escolta, el almirante Hamilton, el capitán de fragata Broome y el comodoro Dowding lo interpretaron como una señal de la presencia del *Tirpitz*.

En total, los días 4 y 5 de julio de 1942 resultaron

hundidos 24 barcos que habían formado ese convoy, con un arqueo de 143.000 TRB. La mayoría, 17, fueron hundidos por aviones, y siete, con 41.000 TRB, por los U-Boote. Raeder se negó a sacar la flota el 5 de julio, contra la opinión de su Estado Mayor, alegando el «sentido de responsabilidad» que decía deber a Hitler, para no arriesgar las «pocas unidades valiosas» que le quedaban. Raeder explicó ese día a Carls, jefe del Grupo de Mando Naval Norte, que necesitaba preservar la flota «en (proceso de) formación» y evitar la ira que provocaría en el Führer cualquier pérdida: «Una derrota en el mar, en la situación actual, sería muy gravosa».

El 6 de julio, Raeder insistió en considerar justificada la decisión de retirar la flota, porque cualquier ganancia lograda no habría compensado el riesgo de pérdidas, y también porque recibió un informe según el cual un submarino británico había avistado a los buques alemanes. A falta de actividad naval, manifestó su esperanza en que las victorias del Eje en Asia y el Norte de África crearan un «equilibrio de fuerzas» y en que la flota nuclear (*Kernflotte*) que le quedaba a Alemania pudiera ser una baza para futuras negociaciones con sus aliados o sus enemigos. En el Mando de Guerra Naval (Skl), según escribiría Gerhard Wagner el mismo 7 de julio, la culpa de la inacción de la flota se hacía recaer exclusivamente en Hitler, quien por su parte parecía opinar que la flota no era necesaria para obtener victorias frente a los convoyes. Así, el 20 de julio, el almirante Krancke, representante de la Kriegsmarine en el cuartel general, informó de que el Führer «será aún más precavido que antes» en el uso de los grandes buques.

Lo más que se abrió la mano, en agosto de 1942, fue para

permitir la Operación Wunderland (País de las Maravillas), con la que el *Admiral Scheer* pretendió cerrar la ruta de abastecimientos por el paso del noreste (o ruta marítima del norte) —entre Vladivostok y Arcángel—, y que en caso de triunfar iría seguida por tres operaciones: una con dos cruceros pesados (Unternehmen Doppelschlag, operación doble golpe), otra enfocada a la minería (Tzar, zar) y una Wunderland 2 que no llegó a diseñarse.

El almirante Carls había ordenado preparar la operación el 5 de mayo al almirante del Ártico, Hubert Schmundt, que pretendió utilizar los tres cruceros, *Scheer, Lützow* y *Hipper*, atacando el punto de encuentro de los convoyes en ambas direcciones en el Estrecho de Vilkitsky, que separa los mares de Kara y Láptev entre la Península de Taimyr en Siberia y la isla Bolchevique, lo que suponía un viaje de más de 2.800 kilómetros desde el Cabo Norte; para luego atacar los puertos de la zona.

Pero en la infructuosa Operación Rösselsprung el *Lützow* había encallado en un banco de arena y tuvo que marchar a Kiel para reparaciones. Se consideró necesaria la presencia en Noruega del *Hipper* como amenaza para convoyes, así que solo quedó el *Scheer*, comandado desde el 12 de junio de 1941 por el capitán de navío Wilhelm Meendsen-Bohlken (1897-1985), llevando a bordo un equipo de descodificación de mensajes de radio rusos del B-Dienst a las órdenes del capitán Disterweg.

Gracias a informaciones japonesas, se supo que un convoy de mercantes norteamericanos salió el 26 de julio de 1942 de Petropavlovsk-Kamchatsky y pasó el Estrecho de Béring hacia el norte el 1 de agosto, con 19 mercantes y tres

rompehielos, con un total de 75.000 TRB. Se estimaba que el convoy pasaría el Estrecho de Vilkitsky entre el 22 y el 23 de agosto, pero en realidad el hielo retrasó el paso hasta el 22 de septiembre. Además, el convoy SME 18 en realidad llevaba solo seis mercantes, dos rompehielos y tres destructores.

La primera acción de distracción comenzó el 27 de julio de 1942, cuando el submarino U 601 atacó una base cerca de Belushya Guba, donde había algunos hidroaviones, hundiendo el 1 de agosto al mercante *Krestyanin* en la misma zona y pasando al mar de Kara, donde desde el día 8 proporcionaría información meteorológica en el extremo norte de Novaya Zemlya. El 15 de agosto informó de que las condiciones de hielo eran buenas y se decidió lanzar la operación. Ese mismo día, la Luftwaffe detectó un convoy que zarpaba desde Arcángel, sumando 50 barcos entre mercantes y rompehielos, suponiendo que se cruzaría con el otro en el Estrecho de Vilkitsky.

A las 07.00 horas del 17 de agosto, el U 209 descubrió dos remolcadores, *Komsomolets* y *Nord*, que tiraban de las gabarras *P 4*, *Sh 500* y del remolcador averiado *Komiles*. La *Sh 500* iba cargada con materiales de construcción y la *P 4* con 328 presos y funcionarios del gulag Norilskstroi, que habían salido del puerto de Narjan-Mar, a orillas del río Pechora. El U 209 disparó su cañón contra la *P 4*, confundiendo a los presos con soldados por llevar uniforme negro, y luego contra el *Komsomolets*, mientras el *Nord* acercaba a la costa a los otros dos barcos. Tras acercarse para hundir a estos barcos, el U 209 regresó y hundió la *P 4* con un torpedo. Los dragaminas a los que los funcionarios

del Ministerio del Interior (NKVD) no habían pedido escolta, fueron reclamados finalmente para recoger náufragos, rescatando a 23.

Por fin, a las 15.00 horas del 16 de agosto zarpaba de Bogen (Narvik) el *Admiral Scheer*, acompañado por los destructores *Z 16 Friedrich Eckoldt*, *Z 15 Erich Steinbrinck* y *Z 4 Richard Beitzen*. En completo silencio de radio, llegaron hasta la Isla del Oso, desde donde continuó solo el crucero, tomando rumbo este. En la tarde del 18, entró en el Mar de Kara y comenzaron los vuelos de reconocimiento del hidroavión del crucero. A las 23.40 se reunió con el U 601. El 20 de agosto Meendsen-Bohlken se reunió con el U 251, que tampoco había observado tráfico, por lo que el *Scheer* puso rumbo a la Península de Taymir, que va desde el Yeniséi hasta el Estrecho de Vilkitsky.

El 21 de agosto, el hidroavión del *Scheer* avistó un convoy con rumbo oeste, compuesto por nueve mercantes y un rompehielos, al este de la isla de Mona (o Mohn, 340 kilómetros al noreste de Dikson) y a 110 del crucero. En realidad, se trataba del convoy que zarpó de Arcángel el 8 de agosto y navegaba hacia el este. Durante toda la noche, los alemanes esperaron al convoy en vano. Cuando descubrieron su error analizando informaciones de radio, ya era demasiado tarde. Meendsen-Bohlken decidió continuar la persecución, pero el combustible de aviación se agotaba y el 25 de agosto a las 05.30 el hidroavión hizo su último vuelo, quedando inutilizado al amerizar.

El comandante decidió retirarse, sin saber que el convoy había quedado inmovilizado en el hielo en el mar de Láptev, y que habría podido atraparlo. En el viaje de regreso, se

encontraron con el rompehielos *Sibiriakov* (1.380 TRB), que había salido de Port Dikson con abastos para estaciones meteorológicas. A las 13.17 el *Sibiriakov* se acercaba a varias islas al oeste de Severnaya Zemlya (gran isla al norte de la Bolchevique) cuando avistó al *Scheer* y, después de que este no se identificara, informó a Dikson de la presencia del buque alemán, pero no le dieron credibilidad. Meendsen-Bohlken pensó que, mejor que hundirlos, sería obtener información de los soviéticos, así que se identificó como el crucero *USS Tuscaloosa* e izó bandera norteamericana. Los soviéticos desconfiaron del tardío izado de la bandera norteamericana, sobre todo de que navegara a 2.400 kilómetros de Múrmansk. Tras informar de lo sucedido a Dikson, a las 13.38, recibió confirmación de que no había buques de Estados Unidos ni Japón en la zona, por lo que tenía que ser alemán. Los alemanes ordenaron detener las transmisiones e izaron su bandera.

A las 14.07 Dikson informó a todas las estaciones de la presencia del crucero alemán. Para entonces ya había caído, a las 13.53, el primer cañonazo del *Scheer* sobre el rompehielos, destrozando su cañón de 7,6 cm. A las 14.00 horas el barco se incendió y cinco minutos después se dio orden de abandonarlo. El *Sibiriakov* se hundió a las 15.00 horas y los alemanes recogieron a 22 de sus 104 tripulantes.

Meendsen-Bohlken decidió atacar un puerto, puesto que ya no encontraría barcos que no hubieran sido alertados. Pensó que Anderma, sobre el continente al sur de Novaya Zemlya, estaría mejor armado por su cercanía a Múrmanks, y planeó atacar Port Dikson, perdiendo un tiempo precioso en la planificación. A la 01.05 del 27 de agosto el *Scheer* fue

avistado desde el extremo noroccidental de la isla Dickson, alertando al puerto. Después de tratar de hacerse pasar por el *Tuscaloosa*, el crucero abrió fuego a la 01.37 desde 7,4 kilómetros.

Tras dañar a dos de los barcos del puerto, Meendsen-Bohlken decidió suspender el asalto, al no poder identificar cuántos cañones y desde dónde le estaban disparando: se trataba de dos viejos cañones de asedio de 15,2 cm. El *Scheer* lanzó humo y desapareció tras el cabo Yunque, habiendo disparado en 11 minutos 25 obuses de 28 cm, 21 de 15 y 32 de 10,5. A las 02.14 disparó durante cinco minutos 226 proyectiles de 10,5 cm contra la estación meteorológica de la Gran isla de los Osos (frente a Port Dikson). Luego, hasta las 02.45, lanzó 76 obuses de 15 cm contra la central eléctrica y la de radio de Nueva Dikson, y de nuevo contra el puerto, dañando depósitos de gasoil y carbón en la diminuta isla Konus.

A las 02.57 el comandante fue informado de que habían consumido el 20 por ciento de sus municiones, pero la batería rusa de 15,2 cm seguía disparando, así que decidió lanzar humo y desaparecer. La central de energía de Dikson no fue dañada y la de radio emitía de nuevo pasados dos días, antes de que el *Scheer* regresara a Narvik. Los dos barcos dañados fueron reparados en pocos días. El día 28, estando al sudoeste de la Tierra de Franz Joseph (archipiélago al norte de Novaya Zemlya), el crucero recibió un mensaje del almirante Schmundt ordenándole regresar al mar de Kara y atacar Amderma. Pero Meendsen-Bohlken entendió que el riesgo de ser localizado por aviones o submarinos soviéticos era elevado, y no se equivocó, ya que

había submarinos soviéticos patrullando cerca de ese puerto.

El comandante del crucero sugirió patrullar en Spitsbergen o regresar al Mar de Kara oriental, pero solo en caso de disponer de un nuevo hidroavión. Schmundt interpretó que había otros problemas que Meendsen-Bohlken no quería mencionar por radio, por si el enemigo interceptaba los mensajes, y le ordenó regresar a Narvik. A las 20.00 horas del 28, el *Scheer* se encontró de nuevo con sus destructores de escolta y el 30 de agosto echaba el ancla en Bogen.

Toda una operación a cambio de hundir un rompehielos (aparte de los barcos hundidos por los submarinos) era un precio demasiado alto. Para Schmundt, el fracaso de Wunderland supuso su relevo fulminante, el mismo 27 de agosto, como almirante del Ártico (Admiral Nordmeer), puesto en el que le sustituyó el contralmirante Otto Klüber (1895-1953), y en el que este permaneció hasta el 14 de marzo de 1944.

El error cometido por los británicos con el PQ 17 se subsanó con el siguiente convoy, PQ 18, que zarpó el 2 de septiembre y, a pesar de los fuertes ataques aéreos y submarinos, no fue abandonado por su escolta. Perdió 13 de sus 39 mercantes, pero a cambio destruyó tres submarinos y 41 aviones alemanes. El convoy de regreso QP 14, formado por 15 barcos, perdió tres mercantes. Según O'Hara, la falta de adecuado reconocimiento obligó a suspender un ataque contra este convoy del crucero *Admiral Hipper* y los cuatro destructores de la 8.ª Flotilla, pero Bird matiza que fue Hitler quien, el 13 de septiembre, prohibió la propuesta alegando que no aceptaba riesgos «sin los correspondientes éxitos».

Al final, la patrulla consistió en el minado de las costas de Novaya Zemlya por el *Hipper* y cinco destructores del 24 al 28 de septiembre.

Como si fuera ajeno a la decadencia alemana, el gobierno español seguía negociando el suministro de material naval por parte de Alemania y en noviembre de 1942 envió a un grupo de marinos que debían ser adiestrados en el manejo de dragaminas y cazasubmarinos. La llamada Comision Fernández Marín llegó el 3 de noviembre de 1942 y la formaban el capitán de navío Pedro Fernández Marín, el capitán de corbeta Antonio Cardona Rodríguez, los tenientes de navío Francisco Reina Carvajal y Agustín Miralles de Imperial, los tenientes de máquinas Ramón Rodríguez Dopico y Antonio Sánchez Gutiérrez, el alférez de navío Manuel Arzáiz Torres y los sargentos mecánicos José Cernuda López, José María Pérez Casanova, Antonio Martínez Lorenzo y Julio Barros Pereira.

Llevados en un minador desde Königsberg a la base finlandesa de Kotka, el comodoro Kurt Werner Max Böhmer (1892-1944), jefe de los Grupos de Dragaminas del Este (Führer der Minensuchverbände Ost, F. d. M. Ost) los distribuyó en flotillas de dragaminas y cazasubmarinos, salvo a Fernández Marín, que quedó en la plana mayor del Jädgruppe Hochland, encargado de cerrar la bahía de Kronstadt. Francisco Reina siguió desde febrero de 1943 instrucción submarina. La comisión recibió el 5 de marzo de 1943 orden de regresar a Berlín y desde allí, ya sin uniformes de la Kriegsmarine, tomaron dos días después el tren de regreso. No significaba eso el fin de la colaboración española con la Kriegsmarine, ya que al mes siguiente sería enviada

una nueva comisión.

Entre octubre y diciembre de 1942 no hubo convoyes árticos, sino solo travesías independientes de barcos (llamadas Operación FB), con graves pérdidas: de 13 mercantes que trataron de alcanzar la Unión Soviética solo llegaron cuatro. La contribución de la Kriegsmarine consistió en una nueva salida del *Hipper* el 5 de noviembre al mar de Barents, acompañado por cuatro destructores (*Beitzen, Echoldt, Z 27* y *Z 30*), en la que el *Z 27* hundió el 7 de noviembre un mercante (*SKR 23-Musson*) y un petrolero (*Donbass*, 8000 TRB).

El 19 de noviembre Raeder aseguraba a Hitler que la nueva salida de los grandes buques a la que se había dado el nombre de Operación Regenbogen (arco iris), tendría lugar solo «cuando tengamos pruebas precisas de que los objetivos valen la pena», lo que parecía el caso de los nuevos convoyes árticos, que supuestamente ya no irían fuertemente escoltados.

Una nueva oleada de convoyes comenzó, y como si se quisiera evitar la maldición asociada al PQ 17, se les cambió la denominación. El JW 51B, compuesto por 14 mercantes escoltados por seis destructores, un dragaminas, dos corbetas y dos bous, fue localizado a las 03.00 horas del 30 de diciembre por el submarino U 354 al sur de la Isla del Oso. El almirante Tovey trataba de probar la idea que había copiado de los convoyes italianos en Libia, según la cual era más fácil proteger dos convoyes pequeños que uno grande. El primer convoy, JW 51A, zarpó una semana antes y llegó a la URSS sin ser descubierto. Pero el JW 51B llevaba una semana disperso, después de la tormenta sufrida en Nochebuena.

Estaba formado por 12 mercantes y ocho escoltas, y dividido en cuatro grupos que desconocían sus posiciones respectivas.

Para el Grupo de Mando Naval Norte, por fin un ataque cumplía los requisitos exigidos por Hitler, y se ordenó zarpar al *Hipper* con seis destructores de la 5.ª Flotilla (*Beitzen*, *Riedel, Echoldt, Z 29, Z 30* y *Z 31*, a las órdenes del capitán de navío Alfred Schemmel). Berlín autorizó que también saliera el *Lützow*, a la vista de que Raeder afirmaba que «no había una fuerza superior acompañando al convoy». La orden de Hitler para que se le mantuviera constantemente informado de este ataque parece para Bird «debida en no pequeña medida a su creciente preocupación por la suerte del 6.º Ejército en Stalingrado y la cantidad de suministros que llegaban a Rusia vía Múrmansk».

La operación planificada por el jefe de cruceros, vicealmirante Oskar Kummetz, preveía que el *Hipper* y tres destructores atacaran al alba desde el noroeste para atraer a la escolta y provocar que el convoy tomara rumbo sur, cayendo así en la emboscada donde estarían esperando tres destructores y el *Lützow*, a cuyo comandante se comunicó, habiendo ya zarpado, que tras este ataque debía continuar patrullando por el Ártico.

La acción que culminará en el combate del mar de Barents comenzó antes del alba, a las 07.18 del 31 de diciembre de 1942, cuando el *Hipper*, a las órdenes del capitán de navío Hans Hartmann, detectó sombras a estribor y mandó a investigar al *Echoldt*. La escolta británica pensó que serían buques soviéticos. El destructor *Obdurate* (de la clase O, al igual que el *Obedient* y el *Orwell* con cuatro cañones de 10,16

cm y ocho tubos lanzatorpedos, el *Onslow* se diferenciaba porque sus cañones eran de 12 cm y por tener cuatro tubos) informó de la presencia de los tres destructores *Echoldt, Beitzen* y *Z 29* a popa y al noroeste del convoy, a los que se acercó hasta 7,3 kilómetros, momento —las 09.29— en que abrió fuego el *Echoldt*.

Un minuto después avistó el convoy el grupo del *Lützow*, cuyo comandante, Rudolf Stange, decidió esperar a tener más información antes de destacar a sus destructores. Por su parte, el *Hipper* abría fuego a las 09.41. A pesar de ser informado desde el *Onslow* por el capitán de navío Robert Sr. Vincent Sherbrooke, el jefe de la escolta, contralmirante Robert Burnett, continuó navegando con rumbo noreste con los cruceros *Sheffield* y *Jamaica*, mientras los destructores *Onslow* y *Orwell* disparaban desde 8 kilómetros contra el *Hipper*, que a su vez disparaba contra el *Achates* (destructor de la clase A, con dos cañones de 12 cm y cuatro tubos lanzatorpedos).

La escasa visibilidad, que según Kummetz hacía «que todo pareciera como cubierto por un velo gris, que distorsionaba todos los contornos, fusionándolos» impidió que el *Hipper* alcanzara al *Onslow* con tres impactos hasta las 10.16 (para lo que había necesitado disparar 48 obuses de 20,3 cm y 72 de 10,5 cm), obligándole a retirarse. A las 10.45, la corbeta *Rhododendron* (de la clase Flower, con un cañón de 10,16 cm) captó al sur al grupo del *Lützow*, pero de nuevo Stange, que nunca había entrado en combate, prefirió pasar por la proa del convoy, pues aunque su radar le señalaba contactos a 5,6 kilómetros, no podía verlos a causa de una repentina nevada.

Durante media hora a partir de las 10.36, el *Hipper*

combatió contra el dragaminas *Bramble* (dos cañones de 10,16 cm), dejándolo a punto de hundirse tras dispararle 51 obuses de 20,3 cm y 38 de 10,5 cm; lo remataron los destructores *Beitzen* y *Echoldt*, mientras el crucero viraba a rumbo sur a 57 km/h para retomar contacto con el convoy.

El *Hipper* reapareció a las 11.15 al noreste del *Achates*, al que disparó desde 13 kilómetros, matando a su comandante, el capitán de corbeta A. H. T. Johns, y a otros 13 hombres con la primera andanada, disparando a continuación contra el *Obedient* desde 8 kilómetros y destruyendo su radio. Por fin a las 11.31 aparecieron los cruceros británicos haciendo fuego desde el noreste del alemán y a una distancia de 15 kilómetros, logrando un impacto bajo la línea de flotación que dañó gravemente la segunda sala de calderas del *Hipper*, lo que redujo su velocidad a 28 km/h. Tras recibir dos impactos más y al mismo tiempo un mensaje del almirante de la Costa Polar recordando que evitara «riesgos innecesarios», Kummetz ordenó a las 11.37 romper el contacto y se ocultó en un chubasco de nieve.

Tras hundir al *Bramble* y buscando al *Hipper*, los destructores *Echoldt* y *Beitzen* aparecieron a las 11.43 menos de 4 kilómetros al norte de los cruceros británicos. Tras la primera andanada del *Sheffield*, el capitán de navío Alfred Schemmel desde el *Echoldt* indicó al *Hipper* que dejara de dispararle. Cuando el *Beitzen* le avisó de que era un buque enemigo, ya era demasiado tarde y el crucero, que lo dañó severamente con la primera y tercera andanadas, le disparó otras 13, y cuando pasó por su popa ya destrozado, lo acribilló con las armas de menor calibre. No sobrevivió ninguno de los 340 tripulantes del *Echoldt*. En cambio, el

Beitzen logró escapar de la persecución del *Jamaica*.

A las 11.30 Stange obtuvo una buena vista del convoy, saliendo del chubasco de nieve 15 kilómetros al sur, y abrió fuego a las 11.34. En todo el combate, el *Lützow* disparó 86 obuses de 20,3 cm y 76 de 10,5, logrando solo causar algunos daños por metralla en el *Obdurate* a las 12.00 horas. El *Hipper* reapareció al oeste del *Lützow* pero a las 11.49 Kummetz dio orden de retirada, pues anochecía y tenía prohibido el combate nocturno. Stange recibió la orden a las 12.03 y también se retiró. A las 12.30 hubo un breve cañoneo entre los cruceros de ambos bandos, retirándose Burnett a las 12.36. A la 01.15, el *Achates* viró sobre sí mismo y se hundió.

QUINTA PARTE. RELEVO Y HUNDIMIENTO

17. ADIÓS A RAEDER

Para O'Hara el contraste entre el combate del Río de la Plata y el del mar de Barents, con dos cruceros pesados alemanes huyendo ante dos cruceros ligeros británicos, «fue una poderosa indicación de cómo había cambiado la naturaleza de la guerra en superficie. De hecho, el combate del mar de Barents fue una de las batallas decisivas de la Segunda Guerra Mundial por el impacto que tuvo en el futuro uso de los grandes buques de guerra de la armada alemana» y porque «llevó a la caída del gran almirante Raeder y a la orden de desmantelar todos los buques de guerra mayores que los destructores».

La *BBC* informó puntualmente del paso del convoy, del hundimiento de un destructor y de los daños a un crucero alemán. Una vez que el informe oficial confirmó la información británica, Hitler anunció su «inalterable resolución» de eliminar los buques pesados, cuyos cañones serían usados para la defensa costera, pidiendo que Raeder se presentara inmediatamente ante él. Raeder pospuso la entrevista hasta el 6 de enero de 1943, preguntando previamente al ayudante naval del dictador, Von Puttkamer, si pensaba que Hitler le pediría que dimitiera, lo cual, dijo, simplificaría las cosas. Pero no pudo aclararse.

En el informe sobre lo sucedido, nadie en la Kriegsmarine asumió haber cometido errores y Raeder recordó que la falta de acción y el no asumir riesgos eran órdenes de Hitler. Bird recuerda que desde la entrada de Japón en guerra y la

Operación Cerberus, Raeder había querido mantener la flota en construcción en espera de acontecimientos en los que pudieran jugar un papel decisivo, de modo que «por lo menos para el caso de los buques pesados, en ese punto de la guerra era más importante mantener el núcleo de una flota para la posguerra que morir con gallardía».

Frente a la inactividad de la flota de superficie, el activismo del arma submarina aumentaba el protagonismo de su jefe, Karl Dönitz. El afán de Raeder por desmarcarse de la guerra total submarina sin matices no implicó que se opusiera abiertamente a órdenes como la Triton Null, que siguió al hundimiento del transporte de tropas y prisioneros *Laconia* (y los ataques a los submarinos que rescataron a los náufragos), dada por Dönitz el 17 de julio de 1942 prohibiendo rescatar supervivientes. Cuando el 28 de septiembre de 1942 Hitler manifestara que la supervivencia de las tripulaciones de barcos enemigos «supone una gran desventaja para nosotros», Raeder respondió que los nuevos torpedos tenían un «tremendo poder destructivo», lo que «aumentará considerablemente las pérdidas de vidas humanas». Y después de que Hitler ordenara ejecutar a los comandos enemigos con la «Orden Comando» del 18 de octubre de 1942, y de que una escuadra naval fusilara a dos de ellos en diciembre de 1942, Raeder anotaría en su diario solo una discreta discrepancia al afirmar que eso representaba «algo nuevo en la ley internacional, puesto que esos soldados llevaban uniformes».

Raeder no podía frenar el ascenso de Dönitz, y así el 1 de noviembre de 1942 aprobó el informe anual que sobre él había escrito Schniewind, elogiando su «carácter fuerte,

sustancial y consciente de sí mismo, que goza de un gran respeto dentro de su arma. La esfera del B. d. U. se ha fundido en torno a él como una comunidad de guerra firme y apretada. En mi opinión, por su personalidad es adecuado para alcanzar las más altas posiciones de liderazgo». Raeder añadió que «desde el primer día de la guerra ha dirigido las operaciones de los U-Boote con la mayor visión de conjunto, la deliberación más aguda y un juicio constantemente probado como correcto, y de esa forma ha establecido los fundamentos para un gran éxito. Si la guerra submarina logra ser esencial para decidir la guerra —y estoy satisfecho de que lo logre—, será primariamente mérito del almirante Dönitz».

Finalmente, el 6 de enero, Raeder comprendió que el fracaso de Regenbogen solo había sido un catalizador de la ira de Hitler, que en un monólogo de hora y media criticó el espíritu y tradiciones de la armada, cuyo papel había sido insignificante en las guerras de unificación alemanas y en la Primera Guerra Mundial, a excepción de los torpederos y submarinos, subrayando que estos constituyeron «la rama más importante» en esa guerra y en la que entonces se desarrollaba.

En cuanto a la acusación que se le hacía de mantener inactiva a la flota, Hitler replicó que la misma acusación se había vertido contra Guillermo II: «La auténtica razón era que la armada carecía de hombres de acción determinados a luchar con o sin el apoyo del káiser». Ni la revolución ni el autohundimiento de la flota en Scapa Flow eran «capítulos gloriosos» sobre los que se pudiera «construir una nueva armada». A diferencia del ejército, según Hitler la armada se

había escudado en su inferioridad numérica, pero en cuanto soldado, el Führer exigía «que una vez que las fuerzas se han puesto en acción, la batalla se luche hasta la decisión. No podemos permitir que nuestros mayores buques permanezcan ociosamente anclados durante meses».

La Luftwaffe, añadió el dictador, podría contribuir mejor a repeler una invasión en Noruega si no tuviera que proteger a los buques, así que estos debían ser desguazados y sus cañones usados en las costas, lo que no suponía una degradación, ya que eso solo sucede «cuando se quita un arma que está luchando con eficacia». Aunque la decisión estaba tomada, Hitler pidió a Raeder un informe sobre qué se podía hacer con los buques capitales. Raeder se tomó el discurso «viciado e impertinente» de Hitler como un insulto personal y para la armada, pues no faltaron siquiera referencias despectivas a la tripulación del *Bismarck*, pero se contuvo para escuchar en silencio. Consideró que podía dimitir «sin crear hacia afuera ninguna sensación que pueda perjudicar a la armada». Pidiendo hablar con el dictador en privado, le informó de que no se sentía capaz de cumplir las «nuevas tareas» de la armada, y pidió ser relevado con fecha 30 de enero.

Posteriormente escribiría que lo que le llevó a dimitir fue haber perdido la confianza de Hitler y que por lealtad a la armada pidió ser relevado en el décimo aniversario de la proclamación del Tercer Reich y de su propia toma de posesión. El dictador aceptó y le preguntó los nombres de dos posibles sucesores. Los propuestos fueron Carls y Dönitz, a los que presentó como iguales, pero sin ocultar su preferencia por Carls como «especialmente conveniente»

por su «personalidad y experiencia comprehensiva de la conducción de las operaciones y de muchas otras áreas, como los tipos de buques y su organización». Además, Carls estaba por delante de Dönitz en el escalafón.

Nombrar a Dönitz, que según Raeder era «igualmente conveniente», subrayaría «la importancia de la campaña submarina como decisiva para la guerra», pero el gran almirante dudaba de que Dönitz fuera capaz «de dedicarse a sí mismo a conducir directamente la guerra submarina de la misma forma que antes». Posteriormente (en los interrogatorios a que fue sometido en Moscú), Raeder criticaría la concentración «unilateral» de Dönitz como nuevo jefe del OKM en la guerra submarina y su falta de «la perspectiva necesaria sobre todos los aspectos de la guerra».

Siempre según lo que declaró a los soviéticos, sus últimas palabras a Hitler habrían sido: «¡Por favor, proteja a la armada y a mi sucesor de Göring!». Birth enumera una serie de desencuentros con el jefe de la Luftwaffe, así como con otros líderes como Keitel —que estaría francamente inclinado del lado de Göring—, Goebbels, Speer y también Dönitz. Según este autor, Raeder pensaba que Goebbels le odiaba por su apoyo a la religión, pero era más bien porque no dejaba inmiscuirse en sus fuentes de información a la propaganda. Así, tras el *raid* británico contra St. Nazaire, Goebbels escribiría que «solo Raeder sabe lo que pasa en la armada. El Führer conoce solo una parte de ello». En abril, tras un bombardeo de Kiel, el ministro criticó que la armada negara que las defensas antiaéreas hubieran funcionado mal: «Los jefes de la armada no son como debieran. Ahí se reza mucho y se trabaja poco». Según Lothar Gruchmann (p.

590), el propio Hitler habría tenido que detener un intento del ministro de Propaganda por denunciar supuestas implicaciones de Raeder en el mercado negro de comestibles, una vez que dejó el cargo de jefe de la Kriegsmarine.

En la directiva fechada el 28 de enero de 1943, uno de sus últimos actos como jefe de la Kriegsmarine, Raeder estableció que, una vez emprendido el combate, los comandantes quedaban liberados de cualquier restricción y debían utilizar «las instrucciones tácticas probadas» (con éxito) para destruir al enemigo. Pero una vez más se escudaba en Hitler, asegurando respecto a las situaciones en que se evitaban riesgos para no incurrir en pérdidas, que «el Führer ahora ha expresado que las restricciones de tal especie no pueden nunca conducir a éxitos efectivos en el desarrollo de las fuerzas navales».

Con cierta contradicción respecto a lo dicho acerca de que las decisiones se toman una vez empezado el combate, concluía que correspondía a los mandos superiores determinar si una operación valía la pena y bajo qué condiciones. No era entonces al empezar el combate, sino una vez hecho a la mar cuando el comandante de una unidad debía rechazar cualquier consideración acerca de daños y pérdidas, centrándose, en expresión genuinamente hitleriana, en «la voluntad de golpear al enemigo con todas sus fuerzas». La directiva concluía con Raeder expresando su esperanza de que el espíritu de combate de la armada «no ha menguado», lo que equivalía a la invitación de morir luchando con gallardía a la que se refirió al principio de la guerra, pero de la que se desdijo otras tantas veces.

Aunque la orden de desmantelar los buques no se llevara

a cabo, en opinión de O'Hara «destripó a la flota de superficie como fuerza de combate. Antes del mar de Barents, la armada alemana combatió en 29 acciones, un tercio de las cuales incluyó a cruceros o acorazados. Después del mar de Barents, la armada combatió en 37 acciones, y solo en una estuvo implicada una unidad pesada».

El valor estratégico del Ártico no se medía para los alemanes solo en términos ofensivos, ya que tan solo en la primera mitad de 1942, se transportaron entre Kirkenes y Narvik 2,6 millones de toneladas de suministros, en 872 transportes navales. Contra ellos emplearon los soviéticos submarinos, aviones y destructores. Así, el 20 de enero de 1943 zarpaban los destructores *Bakú* y *Razumnyi* de la bahía de Kola para interceptar un convoy con destino Kirkenes, de cuya salida obtuvieron información por radio la víspera.

Ajenos a esta acción, el mismo día a las 17.00 horas zarparon de Hammerfest el minador alemán *Skagerrak* y los dragaminas *M 322* y *M 303*, para colocar 130 minas antisubmarinas frente al Cabo Norte, distante poco más de un centenar de kilómetros de su base en la costa occidental, tras de lo cual se les unieron los cazasubmarinos *UJ 1104* y *UJ 1105*, dirigiéndose al este hacia Kirkenes para cargar más minas. Navegaban pegados a la costa de la Península de Varanger, cuando, al pasar por Makkaur, a 170 kilómetros del Cabo Norte, el *UJ 1105* percibió las siluetas de dos buques de guerra a babor, a las 21.00 horas del 21 de enero. Durante seis minutos, los buques de ambos bandos intercambiaron fuego de todos los calibres desde corta distancia, y el *Bakú* lanzó cuatro torpedos, dos de los cuales estallaron contra la costa. A las 22.30 los destructores

soviéticos desaparecieron cubiertos por cortinas de humo. El único daño fue causado por un proyectil que produjo leves desperfectos en el *Razumnyi*. Aunque el almirante Golovko opinó que los destructores debían haber actuado con mayor agresividad, el comisario político de la flota prefirió celebrar la supuesta victoria, ya que a las explosiones de torpedos se les adjudicó el hundimiento de un mercante de 9.000 TRB.

Incluso después del relevo de Raeder por el hasta entonces jefe del arma submarina, Karl Dönitz, la Skl realizó en febrero de 1943 un estudio para determinar si la culpa de las restricciones impuestas a los buques de la Kriegsmarine era del OKM o de Hitler. Sin absolver al resto de la armada, criticaron a Raeder por haber basado su defensa de dichas restricciones en que eran órdenes verbales de Hitler: «Cuando el mando naval presentó frente a esas restricciones numerosas objeciones cuya legitimidad fue reconocida por el gran almirante Raeder, este no creyó sin embargo ser capaz de cambiar en nada el punto de vista del Führer».

En la reorganización siguiente al relevo de Raeder por Dönitz, Kummetz asumió el cargo de jefe del grupo de combate (Befehlshaber der Kampfgruppe), quedando bajo sus órdenes los acorazados *Tirpitz* y *Scharnhorst*, el crucero *Lützow*, siete destructores y dos torpederos. El Grupo de Mando Naval Norte, deseoso de desquitarse del fracaso del mar de Barents, planeó un ataque contra convoyes para abril, permitiendo la salida de todos los buques y dando más libertad operativa a Kummetz. Pero en cuanto supieron de la formación del Kampfgruppe, los aliados suspendieron los convoyes, de modo que la única operación que pudo emprenderse en 1943 fue un ataque a Spitsbergen, que tuvo

más bien carácter de entrenamiento.

Paradójicamente, en un año de total inactividad, la mera presencia del *Tirpitz* en Noruega había sido, en palabras de O'Hara, «suficiente para cerrar el camino por mar a la Unión Soviética y negar a los británicos el uso de todo un océano».

18. 1943 EN EL ÁRTICO: SIZILIEN, SOURCE Y OSTFRONT

Dönitz no desguazó la flota de superficie, sino que la dejó languidecer en Noruega. Mientras el último corsario, el *Michel*, patrullaba en el Pacífico, los 257 prisioneros que había traspasado al forzador de bloqueo *Doggerbank* (el barco británico *Speybank*, capturado por el *Atlantis*) murieron el 3 de marzo de 1943 junto con 108 tripulantes del barco, al ser este torpedeado 1.600 kilómetros al oeste de la Isla de Hierro por el U 43. El único superviviente fue rescatado por el barco español *Campoamor*.

El primer día del año había fracasado también en su misión de forzador de bloqueo el *Rhakotis*, barco al que la guerra sorprendió en El Callao (Perú) y que tras marchar a Japón intentó el regreso a Europa tras encontrarse con el *Michel* el 18 de noviembre de 1942 en el Índico. En el Atlántico, rescataron el 12 de diciembre a tres náufragos británicos, dos de los cuales sobrevivirían el día de Año Nuevo al autohundimiento del *Rhakotis* cuando fue descubierto por el crucero ligero británico *HMS Scylla*, 370 kilómetros al noroeste de Finisterre: dos de los botes salvavidas llegaron a España y otros dos fueron rescatados el 2 de enero de 1943 por el U 410.

Casi gemelo del anterior fue otro de los auxiliares de la Kriegsmarine, el *Portland*, que el 2 de abril de 1943 se reunió con el U 174, cuyo comandante informó por radio del

encuentro el día 7. Además de este mensaje, los británicos descifraron otro que anunciaba que el *Portland* seguiría la ruta del Estrecho de la Sonda para llegar a Batavia (Yakarta), por lo que se envió un crucero ligero de las fuerzas de la Francia Libre, el *Georges Leygues*, que lo hundió el 13 de abril.

Mientras los británicos avanzaban en el descifrado de Enigma (*Ultra*), los alemanes, en cambio, fracasaron frente a los códigos especiales utilizados por los aliados para los desembarcos de la Operación Torch (antorcha, 8 de noviembre de 1942) en el Norte de África. A partir de junio de 1943, los aliados también descifraron la clave que desde ese mes (y hasta octubre de 1944) usaron los U-Boote en el Mediterráneo, llamada Medusa por los alemanes y Turtle (tortuga) por los aliados. Incluso la clave usada desde septiembre de 1941 por los barcos de abastos y submarinos en Oriente lejano, llamada Tibet por los alemanes y Sunfish (pez luna) por los aliados, fue descifrada intermitentemente desde agosto de 1943.

Después de la Operación Torch, los alemanes fracasaron en su intento por apoderarse de la flota francesa en Tolón (Operación Lila), que siguió a la Operación Attila (después renombrada Anton, por la escasa simpatía que la mención del jefe de los hunos por parte de los alemanes despertaría en los franceses), de ocupación de la Francia de Vichy (11 de noviembre). El almirante Gabriel Auphan (1894-1982) ordenó resistirse sin derramamiento de sangre en caso de ocupación de la base de Tolón y hundir los barcos antes de permitir que fueran ocupados. Al jurar los responsables de la base que no usarían los buques contra los alemanes, estos

permitieron que permaneciera como último territorio no ocupado de la Francia metropolitana. Por fin, a la 01.00 del 27 de noviembre, dos grupos blindados germanos salieron de Aix-en-Provence y Gémenos hacia la base naval.

A las 04.25, en el momento en que el primer carro de combate alemán llegaba al fuerte Lamalgue, se entregó al mariscal Pétain una carta de Hitler explicando que ocupaba la base porque los marinos franceses no habían cumplido su palabra. A las 05.25 los carros alemanes derribaron la puerta del arsenal principal y diez minutos después se dio por radio la orden de barrenar los buques, al tiempo que cinco submarinos escaparon de la base.

A las 05.45 trataron los alemanes de subir al acorazado *Strasbourg*, pero estaba separado del muelle y los alemanes dispararon con armas automáticas y cañones. El acorazado respondió al fuego y los alemanes se retiraron. A las 06.00 se izaron las banderas. Diez minutos después subían los alemanes al acorazado *Provence* (23.500 toneladas) y a las 06.20 este fue barrenado sin explosivos. A partir de las 06.30 se detonaron los explosivos en el resto de buques. Frente a las 39 unidades de pequeño tamaño y en su mayoría inutilizadas que lograron ocupar los alemanes, se barrenaron 99 (con un desplazamiento de 235.000 toneladas), entre ellos un acorazado, dos cruceros de batalla y siete cruceros.

También en Dinamarca, tras las revueltas ciudadanas de agosto de 1943, el general alemán Hermann von Hanneken (1890-1981) pondría en marcha el día 29 la Operación Safari para apoderarse del ejército y la armada de ese país ocupado. El gobierno danés, sin embargo, ya había previsto el 19 de marzo de 1943 un plan contra esa eventualidad y se

resistió, sufriendo a cambio 23 soldados y dos civiles muertos y 56 heridos. Tras reunirse el día 28 de agosto el ministro de Defensa Søren Brorsen y el vicealmirante Aage Helgesen Vedel (1894-1981), ordenaron resistir a las unidades navales de la base de Holmen en Copenhague, o hundirse si fuera necesario. De las 52 unidades con que contaba la armada danesa, dos llegaron a Groenlandia, cuatro se internaron en Suecia, 32 fueron barrenadas y 14 capturadas por los alemanes.

En el Ártico, la Operación Sizilien (Sicilia) tuvo lugar del 6 al 9 de septiembre de 1943 y recibió también el nombre de Zitronelle (por la planta medicinal citronela, quizá porque el 17 de agosto la isla italiana había sido definitivamente perdida para las fuerzas del Eje). De nuevo a las órdenes de Kummetz, salieron del Altafjord los acorazados *Tirpitz* y *Scharnhorst* más nueve destructores, seis de los cuales llevaban a bordo a los 600 hombres del 349.º Regimiento de Granaderos, con la misión de destruir instalaciones de radio, meteorología, producción de electricidad y carbón en Svalbard, la mayor de las islas del archipiélago de Spitsbergen.

A las 03.30 del 8 de septiembre, el grupo entró en la costa sur del fiordo principal a occidente de Svalbard, el Isfjord, quedándose el *Tirpitz* y la 4.ª Flotilla de Destructores en el Gronfjord para bombardear Barentsburg —cuyos defensores noruegos se retiraron hacia el interior— y avanzando el *Scharnhorst* y la 6.ª Flotilla otra treintena de kilómetros más hasta el Adventfjord para bombardear Longyearbyen y desembarcar a las 07.00 horas a las tropas, que llevaron a cabo las destrucciones previstas. Apenas tres horas después,

regresaron a los buques.

Los tres destructores de la 4.ª Flotilla sufrieron daños por el fuego de resistencia: cuatro impactos de 10 cm en el *Z 29*, con tres muertos; casi una decena de impactos y un muerto en el *Z 31;* y 36 impactos, que causaron tres muertos, en el *Z 33*. Pasado poco más de un mes, el 19 de noviembre, tropas noruegas desembarcadas por el crucero pesado *Tuscaloosa* y un destructor también norteamericano, repararon los daños y en el invierno de 1943 la estación meteorológica aliada en la isla volvía a funcionar.

No hubieron de esperar tanto los alemanes para sentir la presencia de los aliados en sus propios refugios, con el ataque de los minisubmarinos llamados *X-craft* contra el *Tirpitz* el 22 de septiembre de 1943. La Operación Source (fuente) fue la primera llevada a cabo por la 12.ª Flotilla Submarina, usando aparatos de 27 toneladas y 15,5 metros construidos por Vickers Armstrong en Barrow-in-Furness, siguiendo el prototipo (X 3) diseñado por Cromwell Hanford Varley (nacido en Tánger en 1890 y muerto en 1949, ingeniero y propietario del astillero Varley Marine) y T. I. S. Tizzy Bell (encargado de instruir a las tripulaciones), que partía de la idea de los minisubmarinos italianos con dos buzos-tripulantes y a su vez desencadenaría en los alemanes la fiebre por construir minisubmarinos.

El ataque se planeó desde el que había sido balneario Kyles Hydropathic Hotel, en Port Bannatyne (en la costa oriental de la isla de Bute, Fiordo de Clyde, 50 kilómetros al oeste de Glasgow), rebautizado *HMS Varbel* como acrónimo de los apellidos de Varley y Bell. Los aparatos llevaban un motor diésel tomado de los autobuses londinenses y otro

eléctrico, que permitían velocidades respectivas de 12 km/h en superficie y 10 km/h en inmersión. Llevaban tres tripulantes más un buzo con cámara estanca que le permitía salir del submarino para colocar bajo los buques dos cargas explosivas.

Sirviéndose de informaciones proporcionadas por los hermanos Johansen y otros noruegos, se destinaron seis X-craft a la operación, tres de los cuales (*X 5, X 6* y *X 7*) debían atacar al *Tirpitz* en el Kafjord, dos (*X 9* y *X 10*) al *Scharnhorst* en el mismo fiordo y uno (*X 8*) al *Lützow* en el Langfjord, más cerca de la costa. Cada uno de los aparatos sería arrastrado por un submarino y las tripulaciones entrenadas para el ataque relevarían a las de transporte antes de llegar al objetivo. La cuerda de remolque del *X 9* se rompió y el aparato se hundió con sus tripulantes; el *X 8* sufrió fugas en sus cargas, que tuvo que arrojar y explotaron, inutilizando el minisubmarino.

Cuando finalmente cuatro X-craft llegaron al objetivo, el *Scharnhorst* había salido de maniobras. Además, por problemas mecánicos y de navegación, el *X 10* tuvo que regresar para ser remolcado de nuevo a Escocia. Solo quedaban, por tanto, los tres aparatos destinados a hundir el *Tirpitz*. El *X 5* desapareció sin dejar rastro. Los otros dos, *X 6* y *X 7*, lograron colocar sus cargas bajo el buque, pero al huir fueron descubiertos y se les abrió fuego. Los tripulantes abandonaron los minisubmarinos y fueron capturados. Los alemanes no consiguieron localizar las cargas, que explotaron bajo el buque, provocándole una inundación de 1.400 toneladas y daños mecánicos, principalmente en los rodamientos de la torreta Dora, dejando al *Tirpitz* fuera de

servicio hasta abril de 1944.

Noruega empezaba a ser peligrosa para los propios buques alemanes, así que a los pocos días, en la Operación Hermelin (armiño), fue enviado a Alemania el *Lützow*, en compañía del destructor *Z 5 Paul Jacobi*, llegando el 30 de septiembre de 1943 a Kiel. El 17 de noviembre, le seguirían los demás destructores de la 6.ª Flotilla, quedando solo el *Scharnhorst* con los cinco destructores de la 4.ª Flotilla como mínimo resto operativo de la flota alemana en el Ártico.

Inutilizado el *Tirpitz*, retomaron los aliados los convoyes a Múrmanks, con los JW 54A, 54B y 55A, que llegaron sin pérdidas. Sin embargo, el último de ellos fue descubierto por la Luftwaffe, reconsiderándose la posibilidad de renovar los ataques. Kummetz acababa de marcharse, de baja por enfermedad, llevándose a buena parte de su Estado Mayor. Temporalmente, quedó como almirante del Ártico el jefe de destructores, contralmirante Erich Bey.

El 19 de diciembre Dönitz tomó la iniciativa de decir a Hitler que atacaría el siguiente convoy ártico si había garantías de éxito. Los días 22 y 23 de diciembre, el reconocimiento aéreo localizó al JW 55B, que había zarpado el día 20 de Loch Ewe (Escocia) con 19 mercantes y 10 escoltas, pero sin aparente apoyo aéreo. Las órdenes de Dönitz animaban a Bey a mostrar espíritu agresivo como forma de aliviar la lucha de los soldados en el este, advirtiéndole no obstante de que evitara riesgos.

Mientras tanto, desde Múrmanks zarpó el 22 de diciembre el convoy RA 55A, compuesto por 23 mercantes y 10 destructores de escolta. Para proteger a ambos convoyes en el tramo más peligroso, se designó a la Fuerza 1, a las

órdenes del vicealmirante R. L. Burnett, con el crucero pesado *Norfolk* y los ligeros *Belfast* y *Sheffield*, mientras que desde lejos prestaría protección la Fuerza 2, a las órdenes del comandante de la Flota Metropolitana, almirante sir Bruce Fraser, con el acorazado *Duke of York*, el crucero ligero *Jamaica* y tres destructores.

A pesar de que Fraser había roto por dos veces el silencio de radio para cambiar el rumbo de los convoyes y reorganizar sus escoltas —a las 13.25 del 24 de diciembre y el mismo día de Navidad—, el Grupo de Mando Naval Norte alemán no encontró evidencia de que hubiera un acorazado en condiciones de interceptar al *Scharnhorst*. También pensaban que podrían sorprender a los convoyes, ignorantes de que sus mensajes se leían en Londres a la vez que en Berlín. Así las cosas, a las 14.15 del día de Navidad Dönitz autorizó la Operación Ostfront (frente del este), aunque Bey le pidió que reconsiderara su orden, dado que el clima dificultaría la visibilidad y la navegación de los destructores, pidiendo incluso que saliera el *Scharnhorst* en solitario.

No hubo cambios y a las 19.00 horas zarpaba el acorazado precedido por tres dragaminas y seguido por los cinco destructores, con el *Z 29* al frente como buque insignia del comandante de la flotilla, capitán de navío Rolf Johannesson, sin haber tenido tiempo para que los comandantes se reunieran y planificaran la operación. El estado atmosférico previsto para el 26 de diciembre al sur de la Isla del Oso era malo y no habría luz del día, solo unas horas de crepúsculo, con el sol en el cénit, entre las 11.22 y las 12.07, 12º bajo el horizonte.

Los alemanes llegaron a alta mar a las 22.00 horas, con

rumbo norte y a 46 km/h, pasando a las 04.23 a rumbo noreste para norte (30º). A esa hora, el convoy de regreso RA 55A estaba fuera de peligro, más de 400 kilómetros al oeste de la Isla del Oso, pero el JW 55B estaba menos de un centenar de kilómetros al sur de la isla, navegando con rumbo este-noreste a 13 km/h. Menos de 300 kilómetros al este del convoy estaba acercándose la Fuerza 1, mientras que la Fuerza 2 aún estaba a casi 400 al sureste, dando 44 km/h. Fraser había sido avisado por el Almirantazgo a las 03.39 de la salida del *Scharnhorst*.

A las 07.00, Bey adelantó casi 20 kilómetros los destructores para iniciar un reconocimiento, navegando con rumbo oeste-suroeste (250º) a 22 km/h. En ese momento se estaba acercando al convoy desde el este, sin saberlo, e interponiéndose entre su víctima y las dos fuerzas que debían protegerla. Pero a las 08.14, el U 716 le informó que, según un avistamiento que había hecho horas antes, el convoy debía de estar más al noroeste, por lo que a las 08.20, cuando estaba menos de 75 kilómetros al este del convoy, el *Scharnhorst* viró a rumbo norte. Los destructores no tenían contacto visual y siguieron con rumbo suroeste (225º). Por su parte, el JW 55 B viró al norte, navegando en paralelo a los destructores alemanes, pero en sentido opuesto y quedando estos al sur.

A las 08.34, el *Scharnhorst* estaba poco más de 50 kilómetros al este del convoy, al que la Fuerza 1 había sobrepasado. El radar del *Norfolk* captó la señal del acorazado a 30 kilómetros con rumbo oeste para norte (280º). A las 09.21, el *Sheffield* avistó desde 12 kilómetros al *Scharnhorst* con rumbo este-sudeste (110º). Tres minutos

después, los cruceros británicos lanzaron bengalas, sorprendiendo a Bey, que viró a rumbo sudeste para sur (150º) y preguntó a sus destructores sobre su posición. A las 09.30, el *Norfolk* abrió fuego desde 9 kilómetros, logrando dos impactos en seis andanadas, pero estorbando a los otros dos cruceros, que estaban más al norte, al interponerse entre ellos y el acorazado.

Uno de los obuses destruyó el radar FuMo 27 y la dirección de ángulo de tiro elevado de babor, mientras que el otro traspasó, sin explotar, la cubierta entre los lanzatorpedos y la grúa de babor, y una torreta gemela de 15 cm. Desde popa, la torreta Cäsar del acorazado replicó, mientras el buque aceleraba a 56 km/h, aumentando la distancia con los cruceros británicos, que solo pudieron dar 44 km/h. Aunque los destructores alemanes vieron el resplandor del combate, Johannesson siguió navegando con rumbo sudoeste y a menos de 20 km/h durante una hora más.

A las 10.14, la Fuerza 1 desistió de perseguir al acorazado y se volvió hacia el convoy, uniéndosele la 36.ª Flotilla de Destructores (cuatro unidades), procedente del convoy RA 55A. Bey, aferrándose a las instrucciones de Dönitz sobre el espíritu ofensivo, decidió volver hacia el norte en busca del convoy. A las 10.27 envió un mensaje a los destructores para que se le unieran y a las 11.35 les indicó su posición.

En ese mismo momento, un avión alemán sobrevoló la Fuerza 2, informando de la presencia de cinco buques, uno de ellos probablemente grande. El responsable de la Luftwaffe suprimió la referencia al buque grande, por no ser segura, y el Grupo de Mando Naval Norte interpretó que

eran cinco destructores. Bey nunca recibió esa información.

Fraser se resignó a que la Fuerza 1 de Burnett desistiera de atacar al *Scharnhorst*, del que temía que tratara de pasar al Atlántico como antaño el *Bismarck*, y ordenó a su propia Fuerza 2 dar media vuelta. Pero a las 12.10 el *Sheffield*, navegando en el centro de la Fuerza 1 con rumbo noreste (45º), recibió un nuevo eco de radar a 22 kilómetros. Burnett viró al este para interceptarlo, y cuando la distancia se redujo a 10 kilómetros, el *Belfast* lanzó bengalas y los tres cruceros abrieron fuego. Aunque Burnett ordenó a sus destructores lanzar torpedos, el *Scharnhorst* se les echaba encima virando al oeste, por lo que solo dos de ellos pudieron dispararle con sus cañones de 12 cm.

A las 12.25, por temor a ser torpedeado, Bey cambió a rumbo sur y sureste, mientras su artillería ahorquillaba al destructor *Virago* y al crucero *Sheffield*. A las 12.27 registró dos impactos en el *Norfolk*, inutilizando con el primero la torreta X y con el segundo, que no explotó, todos los sistemas de radar menos uno, matando a siete hombres en el centro del buque. Esto supondría para el crucero pesado 10 meses de reparaciones.

Mientras tanto, los destructores de Johannesson pasaron a menos de 20 kilómetros del convoy, sin verlo. A las 12.41, con una visibilidad de solo 11 kilómetros, y la distancia en aumento, los cruceros y destructores británicos fueron dejando de disparar contra el acorazado. Bey consideró que había sido suficientemente agresivo y que podría regresar, por lo que pasó de rumbo sur a sur-sudeste (155º), dando 52 km/h. A las 13.43 ordenó a los destructores romper el contacto y regresar a la base.

Burnnet seguía con el radar al *Scharnhorst*, pero Bey no temía a los cruceros con los que acababa de combatir y desconocía la existencia de la Fuerza 2, en la que el *Duke of York* estaba seguro de interceptar al acorazado alemán si seguía el rumbo conocido. Según O'Hara, lo lógico habría sido que Bey se preguntara al menos por qué los cruceros británicos le perseguían si no eran capaces de darle caza.

Pasadas las 16.00 horas, dos de los cruceros tuvieron serios problemas para proseguir, el *Norfolk* porque se declaró un incendio a bordo y el *Sheffield* por perder la propulsión de un eje, reduciéndose su velocidad a 15 km/h. Pero a las 16.17 el *Duke of York* recibió el eco de radar del acorazado alemán a 41 kilómetros en rumbo convergente con el suyo. Fraser organizó a sus buques para el combate y a las 16.47 lanzaron bengalas simultáneamente el crucero *Belfast*, único de la Fuerza 1 que proseguía la persecución, y el *Duke of York* (aunque las del primero no funcionaron).

Dos minutos después, el *Duke of York* lanzó desde 11 kilómetros la primera andanada de sus diez cañones de 35,56 cm contra la silueta perfectamente recortada del *Scharnhorst*, logrando un impacto que bloqueó la torreta Anton. A continuación disparó el *Jamaica*, reclamando un impacto a la tercera andanada. Mientras tanto, el acorazado alemán tardó en reaccionar y a las 16.53 empezó a disparar bengalas. Deslumbrados por la pirotecnia británica, los telémetros alemanes no podían apuntar y su artillería antiaérea disparó tratando de destruir las bengalas enemigas.

En hora y cincuenta minutos desde las 15.00 horas, el *Scharnhorst* había recorrido casi un centenar de kilómetros con rumbo sur-sureste para acercarse al Cabo Norte. En los

siguientes diez minutos, viró al norte-nordeste, para escapar en dirección contraria a aquella desde la que se acercaba la Fuerza 2, recorriendo así casi una decena de kilómetros.

Un obús de la tercera salva del *Duke of York* destruyó el hangar de hidroaviones del *Scharnhorst*, matando a la mayor parte de las dotaciones antiaéreas, por lo que el comandante del buque, capitán de navío Fritz Hintze, ordenó al resto de sirvientes de los cañones de 10,5 cm que se resguardaran en sus refugios, sin revocar posteriormente esa orden. A causa de su viraje al norte, el *Scharnhorst* se encontró con el *Belfast* y el *Norfolk*, que dispararon contra él a las 16.57.

A las 17.08, el acorazado alemán viró al este-sudeste (111°), separándose hasta 15,5 kilómetros y disparando con la torre Cäsar y ocasionalmente la Bruno. A pesar de que Fraser ordenó a las 17.15 a sus destructores que lanzaran torpedos, no lograron ponerse en posición a causa de la mar gruesa. De nuevo el *Duke of York* logró un impacto en los conductos de ventilación de la torre Bruno, que quedó inutilizada porque los gases venenosos no podían extraerse. Otro proyectil de 35,56 cm impactó en la torreta delantera de estribor de 15 cm, perforó la cubierta y abrió una brecha de un metro en el casco, poco más de medio metro sobre la línea de flotación.

Pero pasaría más de una hora antes de que el acorazado británico volviera a anotarse un impacto. En cambio, dos obuses del *Scharnhorst* atravesaron el palo mayor del *Duke of York*, destruyendo la antena del radar 281 de alerta aérea y destruyendo el 273 de alerta de superficie. A las 17.42 el *Scharnhorst* se había alejado hasta 16,5 kilómetros y tras 19 andanadas el *Jamaica* suspendió el fuego. A las 18.00 horas

los destructores británicos estaban 11 kilómetros al oeste del acorazado alemán y faltos de combustible. A las 18.20 enmudecieron los cañones del *Scharnhorst*. Bey comunicó que el enemigo le disparaba guiándose por radar desde una distancia superior a 18 kilómetros, y que su buque estaba en el cuadrado AC4965 con rumbo este-sudeste (110º) y dando 48 km/h. En ese rumbo, desde que hora y cuarto atrás viró para alejarse de los cruceros de la Fuerza 1, había recorrido algo más de 50 kilómetros.

A las 18.22, un obús del *Duke of York* penetró la sala de calderas 1 del *Scharnhorst*, cortando los tubos de vapor de alta presión y frenando su velocidad a 18,5 km/h. Fraser no se dio cuenta y, visto que la distancia a las 18.24 era de 19,5 kilómetros, mandó alto el fuego, tras haber disparado 52 andanadas (y anotado cinco impactos), porque las continuas vibraciones habían estropeado el radar 284P de cálculo de distancia y observación de disparos para el armamento principal. Dando por perdida la presa, anunció a Burnett que se volvía para acompañar al convoy. Pero entonces los destructores le avisaron de que se estaban acercando al enemigo.

Las reparaciones de urgencia permitieron al *Scharnhorst* dar 41 km/h, pero entonces fue Bey quien se dio por perdido a las 18.25, enviando un mensaje en el que anunciaba que lucharía hasta el último cartucho. A las 18.40 se le acercaban a popa y por babor desde el norte los destructores *Savage* y *Saumarez* (los dos primeros destructores de la clase S, que desplazaban 1.750 toneladas estándar y llevaban cuatro cañones de 12 cm y ocho tubos lanzatorpedos en montajes cuádruples), mientras por delante y a estribor el *Scorpion* y

el noruego *Stord* (ambos clase S) estaban a casi 9 kilómetros desde el sur. Estos no habían sido detectados cuando los primeros dispararon desde 6,4 kilómetros. La respuesta del *Scharnhorst* fue imprecisa, entre otras cosas por estar sin sirvientes los cañones de 10,5, que según O'Hara «podrían haber sido eficaces». No obstante, un obús de 28 cm perforó la torre de dirección del *Saumarez*, y la metralla de otros mató a 11 de sus tripulantes y dañó su motor de estribor, reduciendo su velocidad por debajo de los 20 km/h.

Entonces se detectó desde el *Scharnhorst* la aproximación de los destructores *Scorpion* y *Stord*. Aunque tenían poca opción para torpedear, el gobierno del acorazado se la facilitó, al virar súbitamente a babor hacia el noreste, pasando de presentarles la proa a mostrar su amura de estribor por completo. El *Stord* lanzó ocho torpedos desde solo 1,6 kilómetros y el *Scorpion* otros tantos desde 1,9.

A las 18.53, el acorazado viró para esquivar los torpedos —pero uno de ellos detonó justo delante del puente de mando—, dando ocasión al *Saumarez* para lanzar cuatro torpedos desde 1,6 kilómetros y al *Savage* para lanzar ocho desde 3,2: de esta salva sobre la amura de babor detonaron, uno a proa, otro en una sala de calderas y otro a popa. Las inundaciones más graves se produjeron a popa y de nuevo la velocidad cayó por debajo de los 20 km/h. Mientras tanto, los destructores barrían la superestructura del *Scharnhorst* con sus cañones.

Para cuando las partidas de reparaciones del *Scharnhorst* lograron restaurar la velocidad de 41 km/h, el *Duke of York* abría fuego a las 19.01 —al tiempo que el *Jamaica*— desde 9,5 kilómetros, gracias a su radar 284P reparado, destruyendo el

alcázar y lo que quedaba del hangar de aviación, y provocando un gran incendio. La torre Cäsar aún respondía, imprecisamente. A las 19.11 la escora hacia estribor era notable y la velocidad de nuevo inferior a 20 km/h. A las 19.15 el *Belfast* se unió al bombardeo y registró dos impactos en su tercera andanada. A las 19.16 disparó por última vez la torre Cäsar y después solo hicieron fuego de vez en cuando algunos cañones de 15 cm.

A las 19.19 el acorazado británico estaba a solo 3,7 kilómetros de su enemigo y Fraser mandó al *Jamaica* que lo torpedeara. Este lanzó dos torpedos a las 19.25 desde 3,2 kilómetros, fallando por la nula visibilidad y porque el humo le hizo calcular mal la velocidad del blanco. A las 19.27 disparó tres torpedos el *Belfast*, reclamando un impacto. A las 19.28 cesó el fuego del *Duke of York*, al tiempo que Bey ordenaba abandonar el *Scharnhorst*. En los últimos 27 minutos, los británicos habían disparado 25 andanadas de 35,56 cm —logrando ocho impactos— y 42 de 13,34 cm.

En el acorazado alemán no se habían distribuido chalecos salvavidas y mientras se preparaba el abandono llegaron los cuatro destructores de la 36.ª Flotilla británica. A las 19.31 el *Opportune* lanzó cuatro torpedos desde 2,3 kilómetros, seguido dos minutos después por cuatro del *Musketeer*, que reclamó tres impactos. El *Opportune* lanzó sus últimos cuatro —reclamando dos impactos— y a las 19.34 el *Virago* descargó siete desde 2,6 kilómetros, reclamando dos impactos. Terminado el turno de los destructores, a las 19.37 el crucero *Jamaica* lanzó con sus tubos de estribor, reclamando dos posibles impactos.

Los supervivientes del *Scharnhorst* recordarán, según cita

Grove (*Capital Ships*, p. 36):

> Terribles escenas de carnicería, con cuerpos destrozados chapoteando en una mezcla de agua de mar y sangre, mientras los camilleros se abrían paso a través de las zonas afectadas con un número cada vez mayor de heridos. La mayoría de los cañones del lado de babor estaban fuera de combate y sus servidores desparramados en actitudes grotescas por toda la cubierta, hasta que poco a poco iban cayendo por la borda. Un impacto en la proa se llevó por delante el ancla de estribor, mientras que otro partió uno de los cables de anclaje del castillo de proa. El contramaestre, al oír el rugido del cable al caer por el escobén, se adelantó para inspeccionar los daños y un golpe de mar lo arrojó por la borda.

Una capa de humo ocultó el acorazado a los británicos hasta que a las 19.45 se oyó la explosión, probablemente, de la santabárbara. Cuando el *Belfast* se acercó a las 19.48 para lanzar torpedos, ya no había nada. Fraser ordenó a ese crucero, al *Norfolk* y a los destructores que recogieran supervivientes, pero solo hallaron a 36. De Bey nunca se supo. El comandante Hintze cedió su chaleco salvavidas a un marinero que no lo tenía, y se lanzó al agua. Su ayudante, el capitán de fragata Ernst Dominik, llegó incluso a poner las manos en una de las maromas lanzadas a los supervivientes, pero falto de fuerzas volvió a caer al agua y desapareció. El total de tripulantes muertos fue de 1.932.

Para O'Hara, este combate confirmó que los cañones de 35,56 cm de los acorazados de la clase King George V seguían siendo defectuosos. El *Duke of York* disparó 80 andanadas, con solo 446 obuses, lo que supone que un 32 por ciento de los disparos no salió (en combate con el *Bismarck*, el porcentaje de esos fallos en el *Prince of Wales* fue del 26 por ciento y en el *King George V* llegó al 80 por ciento). Impactó 13 de esos proyectiles de 884,5 kilos. Mejor puntería tuvieron con los 55 torpedos, de los cuales supuestamente 11 explotaron en el casco del *Scharnhorst*.

Contrastando a los alemanes que opinan que fue una

patrulla suicida, y los británicos que opinan que el *Scharnhorst* estuvo a punto de escapar, ese autor norteamericano concluye que el acorazado alemán «tuvo oportunidades», en primer lugar la de espantar, en caso de haber sido más agresivo, a los cruceros de la Fuerza 1, aunque eso no implicaba atacar al convoy, quedando aún diez destructores con los que lidiar. «No muchos comandantes sobreviven a un combate naval después de haber sido sorprendidos tres veces», como le pasó a Bey.

Las comunicaciones alemanas fueron defectuosas: no se avisó a Bey del avistamiento de la Fuerza 2; él no usó su radar, temiendo que los británicos tuvieran aparatos que lo detectaran, y la ruptura del contacto con sus propios destructores resulta «difícil de explicar». Fraser, en cambio, no temió romper el silencio de radio cuando fue necesario, y los resultados mostraron que lo era. Las informaciones de radar y de *Ultra* se sumaron para corregir ciertos errores y lograr una victoria «por los pelos. De no haber sido por un cañonazo disparado desde una distancia muy larga al final de la persecución, que cayó en el lugar exacto, el *Scharnhorst* se habría escapado», concluye O'Hara.

El pecio del acorazado fue hallado el 10 de septiembre de 2000 por una expedición conjunta de la *BBC*, la radiotelevisión pública noruega (*NRK*) y la armada de ese país, a 290 metros de profundidad y volcado sobre el fondo marino en posición 72°16' norte, 28°41' este (a 159 kilómetros del Cabo Norte, en la vertical del Tanafjord, y 218 kilómetros al oeste del pecio del *Edinburgh*), con restos como el palo mayor y los telémetros dispersos a su alrededor. Aparte de los evidentes daños por impactos de

artillería y torpedos, el más llamativo era que la proa había sido arrancada, supuestamente por una explosión de la santabárbara de las torretas delanteras, y estaba separada del resto, formando un amasijo de acero.

19. 1943 EN EL ATLÁNTICO Y EL MEDITERRÁNEO: SEPT ÎLES Y EL DODECANESO

Antes de referir los combates de superficie en ese océano, es conveniente mencionar el cambio decisivo ocurrido en torno al 19 de marzo de 1943 en la llamada Batalla del Atlántico entre submarinos y convoyes. El exitoso ataque a los convoyes HX 229 y SC 122 provocó que, por orden del presidente norteamericano, se cerrara el hueco sin protección aérea que aún podían explotar los U-Boote.

En total el convoy HX 229 perdió 10 barcos (en tonelaje, 93.502 TRB, el segundo convoy con más pérdidas en toda la guerra, tras el PQ 17) a cambio de un único U-Boot (*U 384*, VIIC; hundido por una fortaleza volante B-17 del 206.º Escuadrón). Por su parte, seis submarinos hundieron nueve barcos del SC 122 con 53.049 TRB. El presidente Roosevelt preguntó a Ernest King «dónde estaban» los Liberator norteamericanos durante el ataque a los convoyes HX 229 y SC 122, y ordenó su traslado inmediato a Terranova para «cerrar el hueco» del Atlántico Norte. Esto constituyó el definitivo punto de inflexión en la guerra submarina.

Desde comienzos de la guerra hasta fin de marzo de 1943, los aliados habían perdido mercantes con un desplazamiento de 17,5 millones de TRB: el 67 por ciento de ellos (11,7 millones de TRB), hundidos por submarinos. Del 1 al 20 de marzo los alemanes hundieron 444.000 TRB: de haber

seguido ese ritmo, marzo de 1943 podría haber quedado solo superado por noviembre de 1942, pero, tras el cierre del hueco en el Atlántico Norte, el desplazamiento de los barcos hundidos ese mes quedó en 590.000 TRB.

En marzo de 1943 se construyeron 1,3 millones de TRB en 99 astilleros de los Estados Unidos. Si en mayo de 1941 Roosevelt afirmaba que los alemanes hundían barcos a un ritmo triple de las construcciones anglonorteamericanas (afirmación ya entonces engañosa), ahora no llegaban al 45 por ciento. En abril operaron casi 100 U-Boote en las rutas de los convoyes atlánticos, pero de forma muy irregular (el día 13, por ejemplo, solo había 33 submarinos en el mar). 13 de ellos resultaron hundidos (4 por escoltas y 9 por aviones) y apenas obtuvieron resultados. El total de TRB hundidas en abril fue de 276.000.

El 1 de mayo, el número de U-Boote en el mar alcanzó un nuevo récord: 134. De ellos, 118 estaban en el Atlántico Norte y 58 ya organizados en cinco manadas en sus zonas de operación. A lo largo de todo el mes, de 433 submarinos alistados, 207 llegaron a estar patrullando en el Atlántico Norte. Hasta el final del ataque contra el convoy HX 239 (23 de mayo) se perdieron 33 U-Boote, tres cuartas partes por ataques de aviación, y la cifra llegaría a 42 a fin de mes (27 en el Atlántico Norte). Dönitz tiró la toalla y ordenó trasladar los submarinos al sur, hacia el «hueco» sin protección aérea al oeste de las Azores. Los convoyes solo debían ser atacados si se daban condiciones muy favorables para el ataque.

El 18 de agosto de 1943, los británicos firmaron con Portugal un acuerdo que les permitía instalar sendas bases

para la lucha antisubmarina en Terceira y Fayal (Azores). El 30 de octubre, se protegió por primera vez desde allí a un convoy: desaparecía así el hueco de Atlántico Sur. El número de U-Boote hundidos en octubre fue de 27, casi todos en el Atlántico Norte y 20 de ellos por aviones. A cambio, los submarinos hundieron en ese teatro 12 barcos, pero todos ellos rezagados o que viajaban en solitario: más de un millar pasó en convoyes sin sufrir un rasguño. Las TRB hundidas (56.000) no representaban ni la décima parte de las construidas ese mes en barcos Liberty. La rentabilidad de los submarinos en el Atlántico Norte había sido de menos de medio barco hundido por cada U-Boot perdido.

A partir de mayo de 1943, la mayoría de los hundimientos anotados por los U-Boote tendrían lugar en el Océano Índico: julio de 1943 será el último mes en que se superen las 200.000 TRB. Entre ese mes y la capitulación, se hundirían tan solo 0,5 mercantes por submarino perdido, un octavo de la rentabilidad registrada entre octubre de 1942 y mayo de 1943.

Los cinco combates de unidades navales pesadas de superficie que tuvieron lugar en la costa Atlántica francesa en 1943, giraron en torno a Bretaña, y cuatro se desarrollaron en el Canal de la Mancha. El primero, el 28 de abril, fue el combate en la bahía de Morlaix, situada en la costa norte de Bretaña, en la longitud de Plymouth y a 190 kilómetros. El comandante de la Royal Navy en ese puerto, aprovechando información de *Ultra*, envió la noche del 27 de abril de 1943 a los dos destructores *Goathland* y *Albrighton* a interceptar un convoy que, efectivamente, fue avistado a la 01.30 del 28.

Se trataba de dos mercantes en ruta de Nantes a El Havre, escoltados por dos cazasubmarinos y una patrullera. Los destructores se infiltraron entre ellos y la costa y les hicieron fuego a popa desde 450 metros. El *Goathland* disparó dos torpedos que impactaron en el mercante *Butterfly* (5.127 TRB), que por ir en lastre no se hundió, pero quedó inservible. En el intercambio de cañonazos que siguió, el *Albrighton* vio dañado su timón, lo que le supuso diez días de reparaciones. En el bando alemán, el cazasubmarinos *UJ 1402*, que tuvo tres muertos, se hundió finalmente a las nueve de la mañana.

En la mañana del 10 de julio de 1943, al norte de la isla de Batz, situada al oeste de la bahía de Morlaix, dos destructores británicos de la clase Hunt, el *Melbreak* y el *Wensleydale*, más el noruego *Glaisdale*, atacaron a los cinco dragaminas de la 2.ª Flotilla (capitán de corbeta Hugo Heydel): *M 9, M 10, M 12, M 84* y *M 153* (todos de la clase 1935, con 785 toneladas de desplazamiento, armados con dos cañones de 10,5 cm, dos de 3,7 cm y hasta seis de 2 cm, capaces de dar 34 km/h y con 104 tripulantes), cuando les sorprendió la llegada de dos torpederos germanos, el *T 24* y *T 25*, que habían zarpado el 3 de julio de Alemania y, cruzando el Canal, se dirigían a Brest para unirse a la 4.ª Flotilla.

Los 15 torpederos de la clase Elbing (o Flottentorpedoboote 1939) eran asimilables a destructores, con 1.316 toneladas estándar, cuatro cañones de 10,5 cm, otros tantos de 3,7 cm y 9 de 2 cm, más seis tubos lanzatorpedos y 50 minas, tripulados por 205 hombres y con velocidad máxima de 60 km/h. Sus oponentes desplazaban

1.070 toneladas, llevaban cuatro cañones de 10,2 cm, cuatro de 4 cm y dos de 2 cm, dos tubos lanzatorpedos, tenían 146 tripulantes y una velocidad máxima de 50 km/h.

Los tres destructores aliados resultaron dañados en el cañoneo consiguiente, requiriendo entre seis y 17 días de reparaciones; por su parte, la metralla de uno de sus cañonazos causó más de cien agujeros en la superestructura del *T 25* y uno de los tres torpedos que lanzaron impactó en el dragaminas *M 153*, que fue remolcado, pero se hundió esa tarde.

Precisamente contra las actividades de minado de los nuevos torpederos (a los dos anteriores se sumaron en septiembre el *T 26* y el *T 27*), el mando de Plymouth ideó la Operación Tunnel, consistente en ataques de destructores, que se estrenaron en el siguiente combate de superficie, que tuvo lugar el 4 de octubre frente a Les Triagoz, pequeño archipiélago de islotes una veintena de kilómetros al noreste de la bahía de Morlaix.

En la tarde del 3 de octubre de 1943, la comandancia de Plymouth envió a tres destructores clase Hunt, el *Limbourne* (como buque insignia del capitán de fragata Hankey), el *Wensleydale* y el *Tanatside*, junto con los destructores de escolta *Ulster* y *Grenville* (de la clase U, con 1.806 toneladas estándar, cuatro cañones de 12 cm, dos de 4 cm, seis de 2 cm y ocho tubos lanzatorpedos en montajes cuádruples) para cazar a los torpederos, que se encontraban protegiendo un convoy y a la 01.30 del día 5 recibieron noticia de que un radar en tierra había detectado buques aproximándose por el noreste.

Los británicos habían llegado al extremo este de su zona

de patrulla, 13 kilómetros al norte de Les Triagoz, y navegaban hacia el oeste-sudoeste en zigzag. El capitán de corbeta Franz Kohlauf, al mando de los cuatro torpederos de la 4.ª Flotilla (*T 23* como buque insignia, *T 22, T 27* y *T 25*) decidió atacarles aprovechando que sus siluetas se recortaban en la tenue luz del horizonte septentrional. A la 01.37 comenzó el combate lanzando un torpedo el *T 25* y cuatro el *T 27*, todos los cuales fallaron.

Sin ser vistos, los alemanes siguieron avanzando y cuando el *T 23* midió por radar la distancia al blanco, esta era de 3,7 kilómetros. A las 02.02 el *T 22* lanzó seis torpedos, pero el *Tanatside* había captado las emisiones de radar y dado la alerta. Mientras que los británicos viraron manteniendo una velocidad de 22 km/h para no hacer olas con la proa, los alemanes aumentaron hasta 52 km/h, hasta converger, lanzando ambas partes bengalas para combatir a cañonazos.

El primero en disparar torpedos fue el *Grenville*, que lanzó ocho desde 2,7 kilómetros, pasando todos a popa de los alemanes por haber subestimado su velocidad. A las 02.12 replicó el *T 23* lanzando tres torpedos igualmente fallidos, pero dos disparos de artillería impactaron en el destructor británico, uno de ellos en la torreta X, provocando un incendio que rápidamente alcanzó el alcázar, lo que le dejaría fuera de combate durante una semana.

A continuación entró en acción el *Ulster*, lanzando cuatro torpedos a las 02.17 desde 3,2 kilómetros, esquivados por los alemanes que viraron hacia el sureste. También este destructor recibió dos impactos de la artillería germana a las 02.30, uno en la línea de flotación, que inundó su santabárbara de proa, y otro a popa de la torreta A. Antes de

retirarse a las 02.32, el *Ulster* lanzó otros cuatro torpedos, regresando a Plymouth, donde fue sometido a reparaciones durante un mes.

La descoordinación entre los destructores clase Hunt y los llamados «de flota» (clase U en este caso) fue todavía mayor en el combate que el 23 de octubre siguiente tuvo lugar frente a Les Sept Îles, archipiélago situado diez kilómetros al este de Les Triagoz y a cuatro kilómetros de la costa bretona. El nuevo episodio de la Operación Tunnel pretendía esta vez hundir el forzador de bloqueo *Münsterland* (6.408 TRB), llegado a Brest el 9 de octubre de 1943 con caucho, tungsteno, cromo y otros materiales estratégicos, recolectados desde el comienzo de la guerra, que le sorprendió en Panamá, de donde pasó a Oriente lejano.

La entrada de forzadores de bloqueo había sido habitual, de modo que de los 16 barcos que entre abril de 1941 y junio de 1942 zarparon de puertos japoneses con materiales estratégicos como caucho y estaño, 12 llegaron a Francia sin novedad. Pero desde fines de 1942, *Ultra* proporcionó información sobre las rutas que utilizaban y desde agosto de 1943 los aliados comenzaron a leer las propias transmisiones de los forzadores de bloqueo vía Enigma.

De la segunda oleada de barcos que zarparon entre agosto de 1942 y mayo de 1943, solo cuatro de 15 lograron llegar a Francia, por lo que la Kriegsmarine suspendió las salidas de estos barcos. Por este motivo se concentró gran cantidad de destructores y torpederos en Francia, y cuando llegó el *Münsterland* se ordenó zarpar a otros tres buques ya cargados que esperaban en Saigón.

Utilizando información de *Ultra*, los británicos prepararon

para atacarlo al crucero ligero antiaéreo *Charybdis*, mandado por el capitán de navío G. A. W. Voelcker, con los destructores de flota *Grenville* y *Rocket*, y los de escolta *Stevenstone, Limbourne, Wensleydale* y *Taybont*. Los tres últimos llevaban dos días a las órdenes del capitán de fragata W. J. Phipps, quien reconoció que solo le hablaron de la misión el 22 de octubre a las 11.30, en una conferencia en la que Voelcker expuso el asunto tan deprisa «que no me hice ni la menor idea de sus intenciones ni pude sacar nada en claro».

Por fin, el 22 a las 15.00 horas zarpó de Brest el *Münsterland* y cuatro horas después lo hizo la fuerza atacante. A la escolta del carguero, seis dragaminas de la 2.ª Flotilla y las patrulleras equipadas de radar *V 718* y *V 719*, se unieron por la noche, precediendo al convoy por el noreste, los cuatro torpederos *T 26, T 27, T 22* y *T 25*.

A medianoche llegaron los británicos frente al faro de Les Heaux, en la isla Rouzie, la más septentrional del archipiélago. Conforme a las instrucciones de la Operación Tunnel, navegaban en fila, en ese caso con rumbo oeste y a 24 km/h, buscando con sus radares de superficie 271 y 272, con longitud de onda de 10 cm, hasta acercarse a 5,5 kilómetros del enemigo, momento en que debían iluminar la zona con bengalas y lanzar torpedos individualmente.

Mantener los sonares e hidrófonos apagados no impidió que los hidrófonos del *T 25* captaran a los atacantes cinco minutos después de pasar por Les Heaux, ordenando Kohlauf el ataque. Los británicos captaron las emisiones de radio alemanas, pero Voelcker no apreció su significado. A la 01.30, el radar del *Charybdis* detectó a los buques

enemigos navegando a 13 kilómetros en rumbo convergente. Cinco minutos después, Voelcker aumentó la velocidad y comunicó a sus destructores la presencia del enemigo a 8 kilómetros. A la 01.41 Kohlauf interceptó los mensajes y comprendió que no podría atacar por sorpresa.

En el lado británico, solo el destructor más retrasado, *Stevenstone*, captó las órdenes de Voelcker, por lo que cuando este aceleró y viró 13 grados a estribor, se perdió la formación. A la 01.43, Kohlauf vio la silueta del crucero iluminada por el horizonte a solo 2 kilómetros. Creyéndose sorprendido, viró 120 grados a estribor, pero antes tanto el *T 23* como el *T 26* lanzaron torpedos con todos sus tubos. Por su parte, el crucero lanzó bengalas a la 01.45, pero no sirvieron de nada, al arder por encima de las nubes. Dos minutos después, un torpedo explotó en su amura de babor bajo los lanzadores de torpedos, provocándole una escora de 20º y deteniéndolo. El *T 27* y el *T 22*, por su parte, antes de girar para escapar, lanzaron sus torpedos a la 01.46 y 01.50. El oficial a cargo de los torpedos en el *T 25* no fue suficientemente rápido y se quedó sin dispararlos.

A la 01.51 los cuatro torpederos alemanes estaban regresando con rumbo este. En ese momento, otro torpedo explotó en la amura de babor del *Charybdis*, aumentando tanto la escora que en cinco minutos la cubierta estaba bajo el agua. Un minuto después, otro torpedo impactaba en el *Limbourne*, haciendo explotar su santabárbara de proa. Mediante maniobras evasivas, los *Grenville* y *Wensleydale* evitaron los torpedos, optando por retirarse hacia el norte por miedo a ser emboscados por lanchas rápidas (S-Boote).

El *Charybdis* se hundió a las 02.30, pudiendo rescatar los

destructores a 107 tripulantes y muriendo los 464 restantes. Los destructores que huyeron hacia el norte regresaron a las 03.30 al saber que el *Limbourne* no se había hundido, y trataron de remolcarlo, pero al ser imposible optaron por torpedearlo. Murieron 42 de sus tripulantes. Mientras Kohlauf seguía por radar las operaciones de rescate británicas, el *Münsterland* llegaba sin novedad al puerto de Saint-Malo, distante 234 kilómetros (por tierra) de Brest, a mitad del camino marítimo hacia Cherburgo. Hitler concedió a Kohlauf la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro (Ritterkreuz).

En el bando aliado, el Almirantazgo británico estudió intensamente lo sucedido, de ahí que O'Hara afirme que «no fue casualidad que esta fuera la última clara victoria que las fuerzas de superficie alemanas iban a ganar en la guerra». En consecuencia, se pergeñó una nueva oleada de ataques contra los forzadores de bloqueo, a la que se llamó Operación Stonewall (muro de piedra).

El primero de los tres forzadores de bloqueo que partió de Saigón después de que el *Münsterland* llegara a Francia fue el *Osorno* (6.951 TRB), al que los británicos esperaron con vigilancia aérea y un crucero patrullando en torno a las Azores. Pero el *Osorno* logró pasar y fue recibido por la 8.ª Flotilla de Destructores, la 4.ª de Torpederos y cazas Ju 88, que combatieron en el aire el 25 de diciembre de 1943 para protegerle (Unternehmen Bernau, por la localidad cercana a Berlín). Sin embargo, chocó contra el pecio del Sperrbrecher (forzador de bloqueo) 21 (*Nestor*, 2.446 TRB), hundido en el estuario de Gironda al chocar el 16 de junio de 1943 con una de las minas arrojadas por bombarderos de la RAF. El *Osorno*

fue embarrancado y se pudo desembarcar su carga de caucho, estaño y tungsteno.

El segundo barco era el *Alsterufer* (2.729 TRB), descubierto el 27 de diciembre por aviones Consolidated B-24 Liberator del Escuadrón checoslovaco número 311 del Mando Costero de la RAF y hundido antes de que pudiera enviar siquiera una señal de alarma. Dos días después, 74 náufragos en dos botes fueron rescatados por corbetas canadienses.

El mismo día 27, en la denominada Unternehmen Trave (río de Schleswig-Holstein), partieron al encuentro del forzador de bloqueo la 4.ª Flotilla de Torpederos desde Brest a las órdenes de Kohlauf (*T 23, T 22, T 24* y *T 26*) y desde el estuario de Gironda la 8.ª de Destructores (*Z 27, Z 23, Z 24, Z 32, Z 37, T 25* y *T 27*) a las órdenes del capitán de navío Hans Erdmenger (que fue comandante del *Z 21 Wilhelm Heidkamp* en Narvik, y entre agosto de 1941 y febrero de 1943 del *Z 28*, con el que no participó en ningún combate), encontrándose ambas a mediodía del 28 de diciembre para salir al Atlántico en busca del *Alsterufer*.

Para entonces, hacía dos horas y media que la agrupación de Erdmenger había sido avistada por un avión de la armada norteamericana, y se dirigían hacia el norte para interceptarla los cruceros ligeros británicos *Glasgow* (de la clase Town-Southampton, a las órdenes del capitán de navío C. P. Clarke) y *Enterprise* (de la clase Emerald, a las órdenes del capitán de navío canadiense H. T. W. Grant). El primero había hecho un turno de vigilancia en las Azores y el segundo le relevaba.

Estos fueron a su vez avistados y atacados a las 12.24 por aviones alemanes, que sin embargo no avisaron a

Erdmenger hasta media hora después. Al recibir la noticia, Erdmenger ordenó rumbo este y regresar a toda máquina —lo que agravó los problemas de navegación para los destructores de la clase 36A y aún más para los torpederos, por haber mar gruesa y fuerte viento—, pero era demasiado tarde, porque los británicos ya se habían colocado al noreste de los alemanes, cerrándoles la huida.

A las 13.32, el *Glasgow* avistó buques 30 kilómetros al suoreste y Clarke ordenó navegar a toda marcha. A las 13.40 fueron avistados los cruceros desde el *Z 23*. Los alemanes navegaban en tres columnas, con la 4.ª Flotilla de Torpederos en el centro, flanqueada por dos divisiones de la 8.ª de Destructores: la primera a babor (*Z 23* y *Z 27*) y la segunda a estribor (*Z 32, Z 37* y *Z 24*). Erdmenger ordenó un ataque con torpedos, pero ninguno de sus buques pudo realizarlo, por la mar gruesa y la excesiva distancia.

A las 13.46 el *Glasgow* disparó sus primeros cañonazos desde 16,5 kilómetros. Durante media hora de cañoneo sin lograr impactos, los buques de ambos bandos navegaron con rumbo sur-sudeste. El *Z 23* lanzó seis torpedos desde 17 kilómetros. La 4.ª Flotilla de Kohlauf intentó de nuevo obedecer la orden de atacar con torpedos, pero la gruesa mar inundaba los equipos de telemetría, por lo que los torpederos volvieron a la formación.

A las 13.56 Erdmenger ordenó atacar con torpedos a su segunda división, que atravesó la formación con el *Z 23* al frente. Este impactó a las 14.05 un obús en la sala de calderas del *Glasgow*. El *Z 37* disparó cuatro torpedos a las 14.15 desde casi 13 kilómetros. A las 14.19, Erdmenger dividió su formación en dos grupos, con seis buques a retaguardia (*T*

26, T 22, T 25, Z 27, Z 23) con orden de dar media vuelta y tomar rumbo norte-noroeste perseguidos por el *Enterprise*, que puso rumbo oeste y otros seis a vanguardia (*Z 24, T 23, T 24, T 27, Z 32* y *Z 37*) que debían seguir con rumbo sudeste, mientras el Z32 cubría la operación lanzando seis torpedos.

El *Z 27*, buque insignia de Erdmenger, hizo un giro brusco acercándose al *Entreprise*, contra el que lanzó a las 14.28 cuatro torpedos, pero recibiendo a cambio un impacto de 15,24 cm que atravesó su segunda sala de calderas y un depósito de combustible, provocando un gran incendio. Mientras se detenía, el destructor lanzó otros cuatro torpedos contra el crucero a las 14.35. Erdmenger tuvo tiempo para ceder el mando del grupo del sur al capitán de corbeta R. von Berger (*Z 32*), que abandonó el combate.

Mientras los alemanes se separaban, los británicos se unían y el *Glasgow* apuntó con sus cañones a los tres torpederos del grupo norte, impactando a las 14.54 en el más retrasado, *T 25*, dañando sus tubos de torpedos de popa y plataformas antiaéreas, pero sobre todo cortando los tubos de combustible y forzando su detención. Otro proyectil tumbó su chimenea de proa y el mástil. El *T 22* acudió en su auxilio, disparando seis torpedos contra el crucero a las 14.58, desde tanta distancia que el *Glasgow* ni se dio cuenta del lanzamiento. El *T 22* escapó lanzando humo, mientras el *Glasgow* dañaba a cañonazos las calderas del *T 26*.

A las 15.06 el *Entreprise* lanzó dos torpedos contra el *Z 27* a pesar de que el *Z 23* hacía humo para protegerle. Erdmenger ordenó a este que en vez de auxiliarle tratara de escapar, lo que hace suponer a O'Hara que el buque insignia quiso sacrificarse como señuelo para permitir escapar al

resto. El *T 25*, por su parte, trató de defenderse del *Glasgow* disparando a las 15.10 tres torpedos que fallaron.

Los dos cruceros marcharon juntos para liquidar al *T 26*, que de los tres buques alemanes dañados era el que estaba más al sur. El *Enterprise* lo hundió con un torpedo a las 16.20, sobreviviendo solo 90 tripulantes. Luego encontraron al *T 25*, hundiéndolo a las 16.37 también con un torpedo desde 3 kilómetros y salvándose un centenar de sus 206 tripulantes. Por último, el *Glasgow* encontró al *Z 27* con sus cañones enmudecidos, cañoneándole a quemarropa hasta que explotó la santabárbara y se hundió a las 16.41, sobreviviendo 93 tripulantes. Tanto Erdmenger como su Estado Mayor murieron. En total, perecieron 220 tripulantes del destructor, 85 del *T 25* y 96 del *T 26*, mientras 64 marineros fueron rescatados por los británicos, 168 por el mercante irlandés *Kerlogue* al día siguiente, 33 por el U 618, 22 por el U 505 y seis por destructores españoles.

Dos días antes del hundimiento del *Scharnhorst* en el Ártico, el combate en el Golfo de Vizcaya, que puso fin a las acciones de superficie de 1943 en el Atlántico, mostró también los inconvenientes de la separación de fuerzas, y por comparación con el anterior éxito alemán en Sept Îles, que mientras los ataques con torpedos pueden tener ventaja en una noche con mar en calma, de día y con buena visibilidad, y además con mar gruesa, «prevaleció la mejor plataforma de artillería» (O'Hara). La táctica de Erdmenger de lanzar torpedos desde enormes distancias fue un fracaso.

El *Osorno* fue el último forzador de bloqueo que pasó el Atlántico, ya que otros tres fueron hundidos entre el 3 y el 5 de enero de 1944, suspendiendo los alemanes

definitivamente tales operaciones y dejando el transporte estratégico en manos de submarinos, como sería el caso de las misiones apodadas *Yanagi* (sauce en japonés).

En el Mediterráneo, el principal evento del año 1943 fue el armisticio entre los aliados e Italia, anunciado el 8 de septiembre por el mariscal italiano Badoglio, quien pidió a sus tropas que dejaran de luchar contra los angloamericanos, oponiéndose a cualquiera que les atacara, para no mencionar a los alemanes. Pero estos habían previsto el cambio de bando de los italianos y lanzaron entonces la Operación Achse (eje), para neutralizar a las fuerzas armadas italianas.

Entre las acciones navales, destaca la de las lanchas rápidas *S 54* (alférez de navío Klaus-Degenhard Schmidt) y *S 61* (brigada Friedel Blömker), que salieron desde el puerto de Tarento, en el sur de Italia, minándolo (y provocando el hundimiento el día 10 de septiembre del minador británico *HMS Abdiel*, de 2.650 toneladas, que llevaba 400 soldados para desembarcarlos) antes de dirigirse hacia el norte del Adriático. El mismo día 9 los dos S-Boote hundieron al dragraminas italiano *Vulcania* (91 toneladas), después de recorridos 750 kilómetros, al pasar frente a Ancona, al cañonero italiano *Aurora* (935 toneladas), y al sur de Venecia al destructor *Quintino Sella* (1.279), todo ello mientras llevaban como presa al transporte de tropas *Leopardi* (4.572 TRB) con 700 soldados italianos a bordo, llegando con el último suspiro de combustible después de casi mil kilómetros y un solo torpedo a Venecia, donde obligaron a rendirse al comandante de la base naval italiana.

En el caso del Mediterráneo Oriental, la Kriegsmarine

había improvisado en el verano de 1943 una flota de pequeños barcos, la 21.ª Flotilla de Cazasubmarinos, para proteger las islas que controlaba en el Egeo: Milos, Lemnos, Chios, Skiros, Metelino y sobre todo Creta. En esa zona, además, tras el armisticio italiano lograron hacerse con dos destructores y cuatro torpederos italianos, renombrándolos con el prefijo TA (Torpedoboot ausländisch, torpedero extranjero): así los dos destructores capturados en el Pireo, *Turbine* —cuyo capitán bajó la escalerilla saludando y recibiendo el gesto de saludo de los marinos alemanes— y *Crispi*, se convirtieron respectivamente en *TA 14* y *TA 15*, mientras que los torpederos capturados en el mismo puerto griego, *San Martino* y *Calatafimi*, pasaron a ser *TA 17* y *TA 19*, y los capturados en Suda, *Castelfidardo* y *Solferino*, los *TA 16* y *TA 18*.

Churchill y en general el mando británico pensaron que tomar las islas griegas del Egeo era una oportunidad para abrir una nueva ruta de suministros a la URSS y amenazar a Alemania desde el sudeste europeo, incluso de atraer a Turquía al bando aliado. Los británicos desembarcaron el 11 de septiembre en la minúscula isla de Kastellorizo (que ya había sido ocupada en la Operación Abstention el 24 de febrero de 1941, para abandonarla el día 28 ante la reacción italiana) y más tarde en Kos —la mayor de las islas del Dodecaneso al norte de Rodas, única que también contaba con aeródromo—, Leros —aún más al norte, con una base naval italiana—, Calino (Kalymnos, entre las dos islas antes citadas), Samos —en las Espóradas orientales; separada de Turquía por un estrecho de menos de 2 kilómetros—, Symi —pequeña isla entre Rodas y la costa turca— y Stampalia

(Astipalea, en la longitud del extremo oriental de Creta, del que dista 130 kilómetros).

Tres destructores (*Faulknor, Eclipse* y el griego *Vasilissa Olga*), a las órdenes del capitán de navío A. K. Moncrieff, atacaron frente a Astipalea a las 00.17 del 18 de septiembre un convoy de dos mercantes escoltados por el cazasubmarinos *UJ 2104* (exballenero noruego armado con un cañón de 8 cm a proa y dos de 2 cm a popa), hundiendo en cinco minutos a uno de los mercantes (el *Paula*, 3.754 TRB), forzando a embarrancar a su escolta (cuya tripulación fue detenida en la isla) y torpedeando el otro mercante (*Pluto*, 3.830 TRB) cuando estaba siendo abandonado.

A la espera de un ataque alemán, en la noche del 22 al 23 de septiembre, los destructores *Eclipse, Faulknor* y *Fury* llevaron 1.200 soldados de refuerzo a Kos, encontrando el *Eclipse* a su regreso, casi una veintena de kilómetros al sur de Rodas, al *TA 10* (extorpedero francés *La Pomone*, capturado en Bizerta —Túnez— en abril y trasladado al Egeo en julio), protegiendo al vapor *Donizetti* (2.428), que llevaba 1.584 prisioneros italianos. El *Eclipse* lo atacó a la una de la madrugada, cañoneándolo hasta incendiarlo y hundirlo sin que hubiera supervivientes. También dañó ambos motores del *TA 10*, que fue remolcado a Rodas y allí abandonado por irreparable.

A primeros de octubre enviaron los alemanes cuatro convoyes de invasión hacia Kos, desde Heraclión (Creta, un transporte y dos lanchas de desembarco —Marinefährprähme, MFP— escoltadas por el *UJ 2111*), Suda (tres transportes y seis MFP con dos escoltas), el Pireo (un transporte y una MFP, dos minadores y dos cazasubmarinos)

y Naxos (tres dragaminas y seis auxiliares). Todos llegaron y desembarcaron intactos, rindiéndose la guarnición británica el 3 de octubre de 1943.

En la madrugada del 7 de octubre, el submarino *Unruly* avistó y trató de hundir sin éxito a un convoy compuesto por el barco *Olympus* (5.216) que llevaba un batallón de infantería, seis MFP y el cazasubmarinos *UJ 2111*. Alertados por el submarino, aparecieron los cruceros ligeros *Sirius* y *Penelope*, y los destructores *Faulknor* y *Fury*, que interceptaron al convoy al sur de la deshabitada isla de Levitha (40 kilómetros al oeste de Kalymnos). Hundieron a todos los barcos, salvo la rezagada lancha *F 494*, y murieron 400 hombres.

Alertados por la información de *Ultra*, los buques británicos buscaron un convoy en la noche del 15 al 16 de octubre. Al día siguiente lo encontró el submarino *Torbay*, que hundió el vapor *Kari* (1.925 TRB). Avisados por el submarino, la noche siguiente salieron a perseguirlo los destructores que de día se ocultaban en la ensenada turca de Güvercinlik, 65 kilómetros al este de Leros. El convoy, por su parte, pasó la noche en la bahía de Akti, al sureste de Kalymnos, donde en dos noches sucesivas fue aniquilado por los destructores británicos.

Para principios de noviembre de 1943, los aviones alemanes habían dejado fuera de combate a los cruceros *Carlisle, Sirus, Penelope* y *Aurora*, quedando solo destructores para afrontar el convoy final, que según anunció *Ultra* zarpó el día 9. Tras buscarlo inútilmente entre Leros y Kos, los destructores británicos se retiraron a las 05.30 del 10 de noviembre. Cinco horas después, el convoy fue localizado

por un caza Beaufighter. La flota no pudo atacarlo y Leros se rindió el 16 de noviembre.

En la campaña del Egeo los alemanes hundieron seis destructores y dos submarinos aliados, más diez barcos menores, dañando un crucero hasta inutilizarlo y otros cuatro gravemente, al igual que otros cuatro destructores y 11 barcos menores.

En el Mar Negro, la 30.ª Flotilla de submarinos del tipo II, que operó en Constanza desde octubre de 1942, después de haber hundido 26 barcos con 45.426 TRB (la mayoría por cuenta del U 20, que hundió 15 barcos con 38.500 TRB), tuvo que autohundirse al cambiar Rumanía de bando en agosto de 1944, cuando llegaron a su frontera los soviéticos.

Lejos de los mares más agitados, en el Báltico, continuó en 1943 la cooperación hispano-alemana, con la Comisión Fernández de la Puente, que llegó a Berlín el 4 de abril y estaba formada por el capitán de corbeta Federico Fernández de la Puente y Gómez, los alféreces de navío José García de Quesada, Alfonso Gómez Suárez, Isidoro González Rodríguez y Fernando Moreno Reyna; los tenientes de máquinas Gumersindo Vila Otero y Amadeo Ferro Freire y los sargentos mecánicos Bienvenido Manrrubia Ruiz, José Carneiro Camiño y Constantino García Martínez, todos con experiencia en combate.

Los españoles fueron destinados el 12 de abril de 1943 de nuevo al grupo de dragaminas del este, bajo el mando de Böhmer, que desde febrero era contralmirante. En Riga los repartieron en flotillas de buscaminas y dragaminas que protegían la ruta de transporte entre el Báltico y Finlandia (Weg Orange), particularmente en torno a la isla estonia de

Naissaar y la península finlandesa de Porkkala, a ambos lados del Golfo de Finlandia y al oeste de Helsinki y Tallin. Dos de los oficiales fueron al *Emden* y al *Admiral Scheer*. La comisión volvió a Berlín a fines de mayo y a principios de junio a España.

Este grupo fue relevado por la Comisión Urzáiz, compuesta por 38 marinos al mando del capitán de corbeta Álvaro Urzáiz y de Silva, y de los suboficiales M. Salazar (torpedista 1.º), J. Hervás (mecánico 1.º) y G. Ares (mecánico 2.º), a los que se suman los dos alféreces de navío de la anterior comisión, García de Quesada y Gómez Suárez, que les esperaron en Berlín y serían comandantes de las dos primeras dotaciones españolas de lanchas rápidas. La desde entonces llamada Expedición Bär (oso) I, se dirigió a Swinemünde, quedando a las órdenes del jefe de lanchas rápidas (Führer der Schnellboote), capitán de fragata Rüdolf Petersen.

Se les proporcionaron sendos S-Boote, el *S 73* (rebautizado *LT 21* en España) al alférez de navío García Quesada y el *S 78* (*LT 22*) a Gómez Suárez, subordinados a efectos de instrucción desde el 1 de junio de 1943 al teniente de navío Erich Werner Siegfried Götz von Mirbach (1915-1968). Ambas lanchas eran del tipo S 38b, con casi 35 metros de longitud, desplazamiento de 92,5 toneladas, propulsadas por tres motores diésel Daimler-Benz MB 501 de hasta 2.000 caballos, capaces de dar 72 km/h, con tripulación de hasta 30 hombres y armadas con dos tubos lanzatorpedos, y dos cañones de 2 cm, más una ametralladora.

Desde el 6 de junio las tripulaciones fueron españolas y al día siguiente hicieron un simulacro de ataque. Las

tripulaciones fueron evaluadas el día 21 y fueron entrenados otros dos relevos (Bär II y Bär III) en la misma 9.ª Flotilla, terminando el proceso con la entrega de las dos lanchas en Burdeos el 16 de agosto de 1943, seguidas doce días después por otras cuatro, más nueve motores y material de mantenimiento. Fueron desalistadas en 1956 (la *LT 26* en 1957).

Lanchas rápidas (S-Boote) vendidas a España

Numeral	*Nombre*	*Entrega*	*Tipo*
S 1	Badajoz	10/12/1936	S 1
S 2	Falange	10/12/1936	S 2
S 3	(Destruida)	10/12/1936	S 2
S 4	Requeté	10/12/1936	S 2
S 5	Oviedo	10/12/1936	S 2
S 6	Toledo	10/12/1936	S 6
S 73	LT 21	16/08/1943	S 38b
S 78	LT 22	16/08/1943	S 38b
S 124	LT 23	28/08/1943	S 38b
S 125	LT 24	28/08/1943	S 38b
S 126	LT 25	28/08/1943	S 38b
S 134	LT 26	28/08/1943	S 38b

20. LA KRIEGSMARINE CONTRA OVERLORD

Durante el desembarco de Normandía (Operación Overlord, «jefe superior», 6 de junio de 1944), la Kriegsmarine se empeñó en combatir las naves aliadas durante una semana en horario nocturno, hasta que sus buques principales fueron expulsados del Canal. Después y hasta el final de la guerra, seguirá hostigando a las unidades aliadas por medio de submarinos y fuerzas costeras.

La inteligencia aliada había seguido superando a la alemana, y así el B-Dienst no pudo descifrar en el caso del desembarco de Anzio (en el sur de Italia, 22 de enero de 1944) ni uno de los 138 mensajes interceptados. En cambio, en mayo de 1944 los británicos descifraron por primera vez la clave Enigma utilizada desde marzo por las unidades alemanas de submarinos enanos, llamada Eichendorff (por el nombre del poeta o por el distrito de la ciudad de Ostbevern) por los alemanes y Bonito por los aliados, que no pudieron hacer un uso continuo de ese descifrado hasta julio de 1944.

Algo más costó descifrar la clave introducida el 25 de junio de 1944 para los submarinos en Noruega, llamada Niobe (personaje mitológico) por los alemanes y Narwhal (cetáceo) por los aliados, que no pudieron leer esos mensajes hasta septiembre de 1944. En la práctica, la única clave que permaneció oculta a los descodificadores de Bletchey Park fue la usada para el entrenamiento de submarinos en el

Báltico bajo el nombre secreto de Thetis (nereida).

De vuelta a Francia, antes del desembarco se libraron tres combates más frente a la costa bretona, los días 5 de febrero y 26 y 28 de abril de 1944. Ese último día tuvo lugar en Inglaterra un ensayo del desembarco, llamado Ejercicio u Operación Tiger (tigre), que terminó trágicamente al ser atacado el grupo de barcos que llevaban a las tropas de desembarco por S-Boote alemanes y muriendo más de 700 soldados norteamericanos.

Las pérdidas del combate del Golfo de Vizcaya redujeron la 4.ª Flotilla a cuatro unidades, pues aunque dos torpederos —*T 28* y *T 29*— llegaron como refuerzos de Alemania, hicieron el camino inverso los *T 22* y *T 23* para ser reformados. El 5 de febrero, el *T 29* se estrenó en combate escoltando a los dragaminas *M 156* y *M 206* (ambos del tipo 1935-39, con 685 toneladas estándar). Cuatro destructores clase Hunt que patrullaban esa noche sorprendieron al convoy, logrando ocho impactos de 10,16 cm en el *M 156* y rompiendo después el contacto. El dragaminas fue remolcado hasta el pequeño puerto de l´Aber-Vrac´h, al norte de Brest, donde al día siguiente lo remataron varios cazabombarderos británicos Hawker Typhoon.

La suerte del novato *T 29* se confirmó como poco afortunada en el segundo combate que tuvo lugar frente a la isla de Batz, el 26 de abril de 1944, y en el que actuó como buque insignia de la 4.ª Escuadrilla de Franz Kohlauf. La noche del día anterior zarpó con otros dos torpederos (*T 24* y *T 27*) para colocar un campo de minas al noroeste de Las Siete Islas y proteger a continuación a un convoy hacia Brest. En esta segunda parte de la misión Kohlauf fue

informado de la presencia de buques británicos. La Operación Tunnel en esta ocasión se basaba en información errónea proporcionada al comandante de Plymouth, vicealmirante sir Ralph Leatham, según la cual habría torpederos alemanes refugiados en Saint-Malo.

El grupo enviado bajo la denominación de Force 26 lo formaban el crucero ligero *Black Prince* (de la clase Dido, 5.950 toneladas estándar, con ocho cañones de 13,3 cm, nueve antiaéreos y seis tubos lanzatorpedos, a las órdenes del capitán de navío D. M. Lees), con el destructor *Ashanti* y los destructores canadienses *Haida* (capitán de fragata H. C. de Wolf), *Athabaskan* y *Huron* (todos de la clase Tribal, con 1.884 toneladas estándar, seis cañones de 12 cm, dos de 11,30 cm y cuatro tubos lanzatorpedos).

Todos los buques iban dotados de radar que cubría los 360º y sistema de radionavegación Gee, usado por la RAF desde 1942 para dirigir a sus bombarderos contra las ciudades alemanas. Para evitar el desastre ocurrido al crucero *Charybdis*, en lugar de en fila india, navegaban con dos destructores a babor y dos a estribor del buque insignia. La noche sin luna, con visibilidad limitada y mar tranquila favorecía el uso de torpedos frente al de los cañones. Al pasar frente a la isla de Batz, las baterías de costa alemana dispararon contra la Force 26, por lo que el elemento de sorpresa estaba perdido.

El *Black Prince* fue el primero en localizar al enemigo, al recibir un eco de radar desde 19 kilómetros a las 02.07. Lees ordenó aumentar la velocidad a 56 km/h, mientras que los alemanes, al saberse descubiertos, dieron media vuelta. A las 02.20 y con el enemigo a 12 kilómetros, tras disparar los

primeros cañonazos el crucero, su comandante ordenó a los destructores que atacaran, mientras él iluminaba el cielo. A las 02.31, el *T 27* recibió un impacto a popa y su velocidad se redujo a 22 km/h. Mientras tanto, tras atascarse la torreta B del *Black Prince*, Lees decidió retirarlo del combate para no ofrecer un blanco a los torpedos; del mismo modo, Kohlauf autorizó al *T 27* a refugiarse entre las peñas de la bahía de Morlaix, donde los británicos perdieron su señal de radar.

Los dos torpederos que siguieron huyendo hacia el este eran más lentos que los destructores. El *T 24* recibió un impacto en su telémetro y otro en la radio. La tripulación pudo extinguir el fuego, pero pasadas las 02.54, mientras este buque lanzaba torpedos a sus perseguidores, el *T 29* recibió un impacto en el timón que le hizo virar y volverse hacia el enemigo. El *Ashanti* y el *Huron* le atacaron con torpedos que fallaron y con cañonazos. Un impacto en la chimenea de popa desencadenó una serie de explosiones, que sumadas a nuevos impactos lo dejaron inutilizado a las 03.32.

Los destructores *Haida* y *Athabaskan* regresaron de su persecución al *T 24*, que logró refugiarse en Saint-Malo, y relevaron a sus compañeros para liquidar al *T 29*. Después de que en la confusión de la noche algunos disparos de un destructor causaran bajas en otros, optaron por navegar en círculos a una distancia inferior a 650 metros del torpedero, que terminó por hundirse a las 04.20, muriendo 135 de sus tripulantes, Kohlauf incluido, y siendo otros 73 rescatados posteriormente por una patrullera alemana.

Tras esta acción, el *Huron* embistió al *Ashanti*, causándole una brecha de casi seis metros a proa, que lo mantuvo tres

semanas en dique seco, mientras el *Huron* necesitó 11 días de reparaciones. El Almirantazgo no les felicitó, sino que criticó que se concentraran todos en un blanco, dejando escapar a otro buque dañado, y que dispararan 16 torpedos sin dar ninguno en el blanco.

Dos días después, los dos torpederos supervivientes se vieron de nuevo frente a los dos destructores que no resultaron dañados en la anterior acción. En la noche del 27, zarparon de Saint-Malo hacia Brest el *T 24* y el *T 27*. Desde Inglaterra, un radar de costa advirtió a las 03.13 del 28 de abril de la presencia de ambos buques a un grupo de dos lanchas rápidas (MTB) y ocho minadores (ML) que estaban en medio del Canal tras haber colocado un campo de minas frente a la isla de Batz escoltados por los destructores *Haida* (capitán de fragata Harry De Wolf) y *Athabaskan*.

Los destructores acudieron, logrando un contacto de radar a 26 kilómetros. A la vista del desastre de los torpedos dos días atrás, De Wolf decidió atacar con la artillería. A las 04.00, los alemanes estaban 22 kilómetros al norte de la Isla Virgen, situada a su vez 43 kilómetros al este de la isla de Batz. A las 04.12 se vieron sorprendidos por las bengalas de los británicos, que estaban 6,6 kilómetros al noroeste. Lanzando humo, siguieron con rumbo sur-sudeste y lanzaron cada uno seis torpedos. Uno de los del *T 24* explotó contra el *Athabaskan* a popa en su amura de babor. Sin gobierno, el destructor comenzó un giro a babor mientras se hundía de popa. Eran las 04.17.

De Wolf pasó por la proa del destructor dañado, lanzando humo para cubrirlo, y continuando la persecución. Ante los disparos del *Haida*, los torpederos se separaron, yendo el *T*

24 al este y continuando el *T 27* al sureste. De Wolf persiguió a este, logrando varios impactos hasta que a las 04.30 una tremenda explosión detrás de ambos barcos indicó que los hombres del *Athabaskan* no habían podido controlar el incendio de la santabárbara de su torreta Y. Su comandante, el capitán de corbeta John Stubbs, mandó abandonar el barco, que se hundió en 12 minutos.

El *Haida* siguió persiguiendo al *T 27*, logrando seis impactos más, mientras el comandante alemán, teniente de navío W. Gotzmann, trataba de refugiarse en l´Aber-Vrac´h, ensenada al sur de la Isla Virgen, pero encalló cerca de la Punta Pontusval, más de 16 kilómetros al este de esa isla. El *Haida* lo bombardeó hasta asegurarse de que el incendio provocado no podría apagarse, y se retiró. El *T 27* perdió 14 hombres y no pudo recuperarse antes de que lo hundieran definitivamente el 7 de mayo varias MTB británicas. El *Haida* solo contaba con un cuarto de hora para recoger náufragos y rescató a 38 del *Athabaskan*. Otras unidades británicas rescataron a seis más, y el *T 24* y otras unidades alemanas a 86, muriendo los otros 128, incluido Stubbs.

Al otro lado del Canal, el 28 de abril era uno de los días centrales del ejercicio Tiger, ensayo del desembarco de la que sería playa norteamericana Utah, que se realizó los días 27 y 28 de abril de 1944 en la playa inglesa de Slapton, condado de Devon. Para proteger el ejercicio, patrullaban la bahía de Lyme dos destructores, tres torpederos y dos cañoneros de la Royal Navy, mientras otros torpederos vigilaban frente a Cherburgo ante la posible salida de lanchas alemanas.

En el ejercicio del 28 de abril participaban ocho buques de

desembarco de la clase LST-491 (que se diferenciaban de la LST-1 por sustituir el ascensor por una rampa; con casi 100 metros de eslora desplazaban 1.809 toneladas, que ascendían a 3.942 a plena carga) con vehículos y soldados de la Primera Brigada Especial de Ingenieros del ejército norteamericano, y que fueron avistados por un grupo de nueve S-Boote (*S 100, S 130, S 136, S 138, S 140, S 142, S 143, S 145* y *S 150*). El convoy navegaba en hilera, lo que supuestamente ofrecía mejores blancos a los S-Boote. Iba encabezado por la corbeta *HMS Azalea*, mientras que el otro buque asignado directamente a su escolta, el destructor *HMS Scimitar*, se había quedado en Plymouth para reparaciones, sin avisar a los norteamericanos.

Al avistar a las lanchas alemanas, la *Azalea* supuso que los buques norteamericanos serían advertidos por alguna instancia del mando, pero no fue así porque británicos y norteamericanos utilizaban distintas frecuencias de radio. Las baterías de la bahía de Salcombe avistaron a los S-Boote, pero tenían orden de no hace fuego para no desvelar a los alemanes sus posiciones. En el combate que siguió, resultó hundido en seis minutos el *LST-531* (424 muertos), mientras el *LST-507* se incendió y hubo de ser abandonado, hundiéndose más tarde (202 muertos). El *LST-289*, también incendiado, pudo llegar a la playa, con 123 muertos. El *LST-511* resultó dañado por fuego amigo.

De los 749 muertos oficialmente reconocidos, 551 eran soldados y 198 marineros. Muchos se ahogaron porque no sabían ponerse el chaleco salvavidas o porque los equipos que llevaban pesaban demasiado. Algunos murieron ya en la playa por fuego amigo, ya que el general Eisenhower había

ordenado que el crucero británico *HMS Hawkins* realizara fuego real sobre la playa —supuestamente hasta una demarcación señalada con una línea blanca que los desembarcados no debían sobrepasar— para acostumbrar a los soldados a las condiciones reales de batalla. En el desembarco real en la playa normanda denominada Utah, el 6 de junio, murieron 197 soldados.

Sobre este suceso se mantuvo silencio para no desmoralizar a las tropas que iban a desembarcar —pero el olvido duró hasta que en 1988 Ken Small, que eleva el número de muertos a 946, publicó su libro *The Forgotten Dead*—, y se mejoró lo relativo a las comunicaciones de radio, los equipos salvavidas y la designación de buques pequeños para recoger náufragos. La fecha del desembarco se suspendió hasta que no se recuperaran los cadáveres de diez oficiales que tenían acceso a información sobre Overlord y que, de haber sido capturados por los alemanes, hubieran podido poner en peligro su desarrollo.

El 6 de junio de 1944, 2.727 barcos avanzando en 75 convoyes realizaron el mayor desembarco de la historia, sorprendiendo al Grupo de Mando Naval Oeste, que no fue consciente hasta las 02.30 de que la flota de invasión había zarpado. Alarmado por su jefe de Estado Mayor, el vicealmirante Theodor Krancke ordenó afrontar «un desembarco masivo en el estuario del Sena».

Los mayores buques de que disponía eran tres torpederos de la 5.ª Flotilla, basada en El Havre desde el 23 de mayo: el *T 28* (a las órdenes del capitán de corbeta Heinrich Hoffman), recién llegado de cuatro meses de reformas, y los anticuados *Möwe* (del Tipo 23, en servicio desde 1926, con

798 toneladas estándar, tres cañones de 10,5 y seis tubos lanzatorpedos) y *Jaguar* (clase Raubtier, en servicio desde 1928, con 933 toneladas estándar y armamento semejante).

Los tres torpederos zarparon del muelle de El Havre a las 04.42, siguiendo a las patrulleras de la 15.ª Flotilla de Seguridad, con misión de atacar lanchas de desembarco en el extremo occidental de la bahía del Sena (desde El Havre hasta el comienzo de la Península de Cotentin en el estuario del Vire, Bahía de Grand Vey), lo que significa que debían llegar a la divisoria entre las dos playas de desembarco norteamericanas (Omaha en la bahía y Utah en Cotentin), si bien dudaban de que los aliados se atrevieran a desembarcar con tan mal tiempo.

A las 05.05 entraban los torpederos en la bahía, al tiempo que las fuerzas anglo-polaco-noruegas de la playa más oriental del desembarco, Sword (entre Ouistreham y Saint Aubin sur Mer, un tramo de 13 kilómetros de costa separado otros tantos del centro de Caen), estaban en sus posiciones de bombardeo previas al desembarco, a 20 kilómetros de El Havre, y el *Warspite* ya había lanzado tres andanadas. El oficial de torpedos del *Möwe*, desde su telémetro, fue probablemente el primero en ver la flota de invasión a menos de 12 kilómetros de distancia.

En el combate siguiente, las tres torpederas se enfrentarían a dos acorazados (*Warspite* y *Ramillies*), un monitor o buque artillero (el *Roberts*, de 8.100 toneladas y con dos cañones de 38,1 cm), un crucero pesado (*Frobisher*) y cuatro ligeros (*Mauritius, Arethusa, Danae* y el polaco *Dragon*), 10 destructores de flota y cuatro de escolta. Avanzaron en línea a 52 km/h, sin ser vistos por los barcos

enemigos a causa del humo que ellos mismos lanzaban, hasta que a las 05.31 un avión ametralló al *T 28* dañando dos de sus tubos lanzatorpedos.

Mientras los observadores aliados se fijaban en la playa, las tres torpederas llegaron al extremo de la nube de humo, a 6,4 kilómetros del *Warspite*, virando a las 05.35 y lanzando 16 torpedos sin que nadie los observara. Acto seguido los dos acorazados les dispararon con su armamento secundario (12 cañones de 15,24 cm, el principal eran seis y cuatro cañones de 38,1 cm) y los cruceros *Mauritius* y *Arethusa* con el principal (12 y seis cañones de 15,24 cm), en total 42 cañones dirigidos por radar, mientras los torpederos zigzagueaban a toda máquina.

Dos torpedos pasaron entre los acorazados y el *HMS Largs*, antes barco bananero francés *Charles Plumier* (4.626 TRB), usado como cuartel general de los buques de desembarco, que tuvo que dar atrás a toda máquina para evitar un tercero. Otro torpedo, al final de su carrera, explotó en mitad del destructor noruego *Svenner* (clase S, 1.740 toneladas estándar, cuatro cañones de 12 cm y ocho tubos lanzatorpedos), que se partió en dos y se hundió rápidamente, muriendo 34 tripulantes. Los torpederos regresaron a puerto sin mayores daños a las 06.15, pero el *Warspite*, en cuyo cuaderno de bitácora se anotó haber hundido un destructor, logró en realidad un impacto en el patrullero *V 1509* (exballenero *Rau 2*), hundiéndolo (35 supervivientes, dos muertos y 26 desaparecidos).

El comentario del almirante Krancke en el diario del Grupo de Mando Naval Oeste fue que «era de esperar que no pudiera darse un golpe efectivo a fuerzas enemigas tan

superiores con las limitadas fuerzas a mi disposición».

Los U-Boote trataron de contribuir a la lucha contra el desembarco A las 08.00 horas del 6 de junio, el mando de submarinos dio la orden de zarpar a siete submarinos con Schnorchel (tubo extractor que permitía navegar con el motor diésel en inmersión) de Francia y a las 11.15 al resto (en el KTB de Dönitz se afirma que «para los U-Boote sin Schnorchel eso significa su última operación»). Finalmente, solo ocho submarinos con Schnorchel salieron en dirección a la isla de Wight, y siete sin Schnorchel debían salir de noche desde Brest hacia la costa de Cornualles-Plymouth. De las bases 19 salieron para formar un cordón de vigilancia en la línea de 200 metros de profundidad.

La noche siguiente, la Kriegsmarine volvió a emplear todos sus efectivos en la lucha, aunque gracias a la información de *Ultra* los aliados sabían siempre qué unidades emplearían, y cuándo y dónde las usarían los alemanes. El *T 28* pasó el 6 de junio reparando sus daños, subiendo Hoffman a bordo del *Jaguar* para patrullar con el *Möwe* fuera de El Havre, topándose con dos destructores a los que trataron de atacar sin éxito, por lo que regresaron a puerto.

La noche del 8 de junio de 1944 Hoffman pudo ya subir a bordo del *T 28* y patrullar con las tres unidades. Cuando se disponían a combatir contra una corbeta y ambas partes habían lanzado bengalas, los alemanes observaron a cuatro MTB entre ellos y el buque enemigo. Pertenecían a la 55.ª Flotilla (capitán de corbeta D. G. Bradford). Al verlas, los torpederos alemanes viraron al suroeste y lanzaron torpedos contra la corbeta, mientras las MTB lanzaban seis contra

ellos, pero todos los torpedos fallaron y los buques regresaron sin daños en la madrugada del 9 de junio.

Por fin llegó la ocasión del combate para los destructores que aún quedaban en el estuario de Gironda, *ZH 1, Z 32* y *Z 24*, a las órdenes del capitán de navío Theodor von Bechtolsheim, barón de Mauchenheim (1902-1972), cuya salida hacia Brest ordenó el mismo 6 de junio el vicealmirante Krancke, orden que los aliados descifraron en menos de una hora, por lo que el *Z 32* resultó dañado en un ataque de bimotores Beaufighter canadienses del Mando Costero.

En Brest se añadieron armas antiaéreas a los dos destructores del tipo 36A, y en la tarde del 8 de junio salieron hacia Brest junto con el único superviviente de la 4.ª Flotilla de Torpederos (*T 24*) hacia Cherburgo, donde debían reforzar la defensa —llevando además un cargamento de torpedos para los Schnellboote— o en su caso huir hacia Alemania.

Informados por *Ultra*, los aliados mandaron a la 10.ª Flotilla al mando del capitán de navío Basil Jones, compuesta por ocho destructores de flota, a patrullar a 37 kilómetros de las costas de Bretaña, con un grupo de cuatro más al norte y otro al sur. A la 01.16 del 9 de junio, navegando con rumbo oeste, el buque insignia *Tartar* recibió en su radar el eco de un contacto situado menos de 20 kilómetros al frente. A la 01.23, los buques de Bechtolsheim navegaban en fila hacia el este unos 55 kilómetros al oeste-noroeste de la isla de Batz, cuando los serviolas del buque insignia (*Z 32*) percibieron sobras al noreste a menos de 5 kilómetros. Viraron al norte y en ese momento salió la luna de entre las nubes y les

permitió identificar los buques como enemigos (y erróneamente como cruceros).

A la 01.25 los aliados lanzaron bengalas y Bechtolsheim aceptó el combate, lanzando cada uno de los tres destructores (el *T 24* no llegó a ver al enemigo) cuatro torpedos desde estribor. Los británicos oyeron por radio la orden de disparo de los torpedos (*los!*), si bien ya antes, en previsión del lanzamiento, habían virado 50º a babor, de forma que navegaban directamente hacia los alemanes, presentando escasa silueta para los torpedos.

El grupo de experimentados destructores del norte, dirigido por Jones en el *Tartar*, se anotó dos impactos en el *Z 32*, obligándole a virar al noroeste; seis en el *ZH 1*, que paró rápidamente al explotar uno de ellos en la sala de turbinas e inundar otro la sala de calderas; cinco en el *Z 24*, que destruyó sus salas de gobierno y de mapas y radio.

Solo el *Z 32* escapó, para encontrarse a la 01.32 bajo el fuego de los destructores agrupados al sur, a los que respondió virando a babor y disparando cuatro torpedos desde más de 6 kilómetros. Las maniobras de evasión llevaron a los cuatro destructores hacia el norte, poniendo fin a la acción, en la que el destructor alemán solo logró causar leves daños al británico *Eskimo*.

Bechtolsheim tomó de nuevo rumbo este tratando de recuperar el contacto con su flotilla, pero con quien se topó fue con los destructores *Tartar* y *Ashanti*, comenzando otro cañoneo a las 02.00, en el que el *Z 32* encajó tres obuses, mientras que colocó cuatro suyos en el puente y sala de gobierno del *Tartar*, que vio reducida su velocidad. A las 02.15, el *Z 32* lanzaba otra andanada de torpedos hacia el

norte, virando al sur para recargar, mientras que *T 24* y *Z 24* se libraban de sus perseguidores al entrar en un campo de minas británico.

Los destructores *Tartar* y *Ashanti* encontraron al *ZH 1*, que aún les hizo fuego, antes de que el *Ashanti* le lanzara dos torpedos, uno de los cuales le arrancó la proa. Su comandante, el capitán de corbeta Claus Barckow, ordenó abandonar el barco y lanzó cargas de profundidad que, al explotar bajo él, volaron el propio buque, que se hundió a las 02.40, muriendo 39 tripulantes, Barckow incluido.

El *Z 32*, que había recibido ya al menos 25 impactos, fue hallado a las 02.30 por los destructores *Huron* y *Haida*, que regresaban de perseguir a los dos fugitivos. Por hallarse en la posición en que esperaban encontrar al *Tartar*, no lo identificaron, incluso le enviaron señales preguntando por la posición del enemigo, hasta que las bengalas lanzadas a las 02.54 aclararon la situación. Lo persiguieron hasta que a las 03.11 también el buque insignia alemán se internó en el campo de minas británico.

A las 04.00 el *Z 24* pidió permiso a Bechtolsheim para regresar a Brest junto con el *T 24*. Tras permitírselo, también el jefe de la flotilla viró hacia el oeste a las 04.30, renunciando a llegar en solitario a Cherburgo, aun a riesgo de volver a toparse con el enemigo, que fue lo que ocurrió, cuando le salieron al encuentro dos destructores canadienses que le iban siguiendo por radar. A las 05.00, un obús de 11,94 impactó en la sala de turbinas del *Z 32*, reduciendo su velocidad a 28 km/h. Le siguieron otros tres que impactaron en su torreta de proa, dejando solo en funcionamiento el cañón número 3, ya con muy poca munición.

Para salvar a su tripulación, a las 05.15 Bechtolsheim embarrancó su buque en las rocas frente a la isla de Batz, abandonando el barco en medio de un intenso bombardeo que duró 10 minutos. El destructor tuvo 13 bajas mortales. Para O'Hara, el combate de Bretaña «demostró hasta qué punto la evolución de las tácticas de combate nocturno y la tecnología habían dejado retrasadas a las unidades de primera línea alemanas», lo que supuso la pérdida de su última flotilla efectiva de destructores.

Todavía quedaban los tres torpederos de la 5.ª Flotilla en El Havre, que en las cinco patrullas realizadas en la primera semana de invasión lanzaron más de 50 torpedos, hundiendo como vimos un destructor. Los S-Boote, por su parte, hundieron cinco vehículos anfibios, tres mercantes, un destructor de escolta, un remolcador y algunos barcos de cabotaje. Aunque eran daños escasos, el comandante naval de las fuerzas de invasión, almirante Bertram Ramsey, decidió liquidar la base naval alemana.

En la noche del 14 de junio, el Mando de Bombardeo británico realizó un ataque masivo contra El Havre, iniciado por 22 Lancaster (escoltados por Mosquitos), cada uno de los cuales arrojó una bomba Tallboy (cajonera, cómoda) de 5.443 kilos de peso y 2,358 de explosivo contra la base de S-Boote o la Estación Marítima Internacional. El techo del búnker para S-Boote recibió dos impactos, uno de los cuales logró atravesarlo.

Sin oposición artillera, porque se había prohibido el fuego durante una hora a partir de las 22.45 para permitir que una formación de la Luftwaffe atacara a los buques aliados, los británicos lanzaron más de 12.000 toneladas de bombas que

destruyeron el puerto y hundieron los tres torpederos, 14 S-Boote y 31 barcos más, dañando a todos los que quedaron. La guerra naval se redujo así a las fuerzas aisladas que quedaron en los puertos de Saint-Malo, Brest, las islas del Canal y el Golfo de Vizcaya, siendo las principales los dragaminas apoyados por el *T 24*.

Hasta 1943, los bombardeos aliados habían causado en El Havre más de 350 muertos y 560 heridos. En la madrugada del 16 de junio, el Grupo de Mando Naval Oeste evaluaba en más de 200 los muertos o desaparecidos —entre ellos el jefe de la flotilla de torpederos y los comandantes del *Jaguar* y del *Falke*— y en un centenar los heridos entre sus filas. Pero la destrucción de la ciudad se produjo tras el rechazo del ultimátum de rendición, el 4 de septiembre de 1944, por el coronel alemán Hermann-Eberhard Wildermuth (1890-1952), quien no obstante pidió que se evacuara a la población civil antes de que los aliados bombardearan la ciudad, cosa que estos rechazaron.

El bombardeo de la tarde del 5 de septiembre lo llevaron a cabo 348 aviones: 313 Lancaster, 30 Mosquitos y 5 Short Stirling, de los grupos 1, 3 y 8, que arrojaron 1.880 toneladas de bombas, incluidas 60 de bombas incendiarias (30.000) sobre el centro de la ciudad fundada en 1517 por el rey Francisco I. Siguieron nuevos bombardeos los días 6 (1.458 toneladas explosivas y algo más de 20 incendiarias), 8, 9, 10 (casi 5.000 toneladas en una hora) y 11 de septiembre. Ese día se lanzó el ataque terrestre a las 17.45 sobre una ciudad en la que quedaban 40.000 civiles. El comandante alemán se rindió la mañana siguiente con los 12.000 hombres bajo su mando.

En siete días, la RAF ejecutó 2.000 salidas, arrojando 10.000 toneladas de bombas, que elevaron el nivel de destrucción de la ciudad al 82 por ciento. Las fuerzas aliadas sufrieron 400 bajas en la toma de la ciudad. La UNESCO nombraría Patrimonio Mundial a la ciudad reconstruida, en la que entre 1941 y 1944 murieron 3.126 civiles víctimas de los bombardeos aliados, que destruyeron 12.500 casas.

A las acciones contra el desembarco siguieron otras de menor envergadura dentro de 1944: el combate del Golfo de Saint-Malo el 14 de junio (con un minador alemán hundido), el encuentro frente a Fécamp el 22 de julio, el ataque frente a la isla de Yeu el 6 de agosto (dos minadores y una patrullera alemanes hundidos), al día siguiente un primer combate frente a la isla de Jersey, seguido del segundo el 12 de agosto, del primer combate frente a Guernsey el 14 de agosto, del ataque frente a Sables d´Olonne el 15 de agosto (un minador alemán hundido) y cuatro días más tarde concluiría la campaña con el segundo combate frente a Guernsey.

En aguas francesas del Mediterráneo tendrían lugar los combates frente a Port Cross el 15 de agosto (un cazasubmarinos y un yate armado alemanes hundidos) y dos días más tarde frente a La Ciotat (dos cazasubmarinos alemanes hundidos), y en aguas italianas el 2 de octubre el combate frente a Imperia, en el Golfo de Génova, siendo el siguiente y último combate el del Mar de Liguria, el 18 de marzo de 1945 (dos torpederas alemanas hundidas).

A principios de 1945, los alemanes contaban en el Mar de Liguria con tres torpederos, dos minadores, cinco cazasubmarinos, cuatro patrulleras, diez dragaminas y 35

lanchas de desembarco. Para mantener a raya a esas fuerzas, además de las unidades francesas, estadounidenses e italianas, los británicos contaban con 49 destructores (la mayoría de la clase Hunt) y seis modernos cruceros ligeros. Para O'Hara «la disparidad de fuerzas desplegadas en el teatro era un tributo a la habilidad de la armada alemana para atraerse a buques aliados que habrían podido ser mejor empleados en otras partes».

Tras la derrota en el Mar de Liguria, aún duraría la guerra más de dos meses, en los cuales la Kriegsmarine luchó sin esperanza. Desde principios de 1945 hasta la rendición en mayo, fueron destruidos 112 barcos de guerra y 118 auxiliares, más de la mitad de todos ellos por sus propias tripulaciones para evitar que fueran capturados, según Tarrant.

21. LA AGONÍA DEL «TIRPITZ» Y DE LA KRIEGSMARINE

Mientras tanto, en Noruega se sucedieron las operaciones británicas para hundir al gemelo del *Bismarck*. Antes de que los daños causados el 22 de septiembre de 1943 por la Operación Source fueran totalmente reparados, y por miedo a que el acorazado volviera a atacar convoyes árticos, se organizó la Operación Tungsten, en la que participaron cinco portaaviones de la Flota Metropolitana zarpando el 30 de marzo de 1944. El ataque contra el Kåfjord, el 3 de abril, fue ejecutado por 42 bombarderos en picado Barracuda volando a baja cota. Sorprendieron a los alemanes y apenas hubo oposición, impactando 14 bombas en el acorazado. Por ellas y por el ametrallamiento de los cazas, murieron 122 tripulantes del *Tirpitz* y 316 resultaron heridos. A cambio, se perdieron cuatro aparatos y nueve aviadores británicos. Pero las bombas eran pequeñas (725 kilos) y por lanzarse desde altitud no dañaron el blindaje del acorazado.

El *Tirpitz* fue de nuevo sometido a reparaciones en el mismo fiordo, terminadas a mediados de julio de 1944. Inmediatamente, el 17 de julio, llegó un nuevo ataque (Operación Mascot) de 44 bombarderos en picado y 40 cazas que despegaron ese mismo día desde tres portaaviones. Las estaciones de radar alemanas los detectaron antes de llegar al Kafjord y el acorazado fue cubierto por una cortina de humo. Pocos aviones pudieron avistar al *Tirpitz* y el ataque no obtuvo resultados, perdiendo los alemanes una patrullera

y los británicos tres aparatos. Varios submarinos alemanes trataron sin éxito de dar caza a los portaaviones, resultando hundidos dos U-Boote por aviones británicos.

En agosto, una serie de ataques que duró toda una semana fue bautizada Operación Goodwood (nombre de un circuito de carreras en Inglaterra). La Home Fleet zarpó el 18 de agosto y el primer bombardeo se realizó el 22, siguiendo esa misma tarde otro de menor envergadura. Los días 24 y 29 se realizaron nuevos ataques masivos. El día 24, dos bombas impactaron en el *Tirpitz*. En total, las pérdidas británicas fueron 17 aviones y una fragata hundida por un U-Boot, además de graves daños en un portaaviones de escolta. Los alemanes perdieron 12 aviones y siete barcos sufrieron daños.

Ante el fracaso de la Royal Navy, a fines de agosto se asignó al Mando de Bombardeo de la RAF la misión de hundir el *Tirpitz*. En la Operación Paravanne (paraván, aparato para cortar el anclaje de las minas marinas) se recurrió a las grandes bombas Tallboy, arrojadas por bombarderos Lancaster, trasladados a Yagodnik, localidad de la Unión Soviética al sur de Arcángel y distante casi mil kilómetros del Kafjord, para realizar dese allí el bombardeo el 15 de septiembre de 1944. El plan original, redactado el 7 de septiembre, preveía el bombardeo directo desde Lossiemouth, en Escocia, distante 1.850 kilómetros del Kafjord, y la posterior retirada de los bombarderos a Arcángel, porque no podían volver al Reino Unido sin repostar.

Finalmente se decidió que los Lancaster volaran desde Escocia a Yagodnik (2.450 kilómetros) con su bomba

colocada porque, según Bowman, el comandante aéreo exigía conocer con 48 horas de antelación la previsión meteorológica de cielo despejado sobre el blanco. El 11 de septiembre, el meteorólogo jefe indicó que en los días siguientes habría breves periodos en que el Kafjord no estaría cubierto de nubes, pero para saber si permitirían el bombardeo hacía falta estar más cerca del blanco (de Yagodnik al Kafjord solo había que volar 982 kilómetros —casi la mitad que desde Escocia—, 250 de ellos sobre el Mar Blanco). Por eso se decidió volar primero a la URSS y atacar desde allí una vez identificado el momento adecuado. Además, obtendrían más fácilmente la sorpresa.

El 11 de septiembre, entre las 18.56 y las 19.15, 38 Lancaster de los escuadrones 617.º y 9.º (26 con bombas Tallboy y 12 con minas oscilatorias Johnny Walker de 227 kilos, que se usaban por primera vez) despegaron de Lincolnshire y, tras repostar en Lossiemouth (uno tuvo que volverse al soltarse su bomba Tallboy, que arrojó sobre Finlandia), acompañados por dos B-24 Liberator con piezas de repuesto, a las órdenes del teniente coronel James Brian Tait (veintisiete años). Seis aparatos tuvieron que ser abandonados tras hacer aterrizajes de emergencia al llegar a Yagodnik.

El 15 de septiembre, despegaron 27 bombarderos, 21 con Tallboys y seis con minas. A las 11.00 sobrevolaban las cumbres distantes 144 kilómetros del *Tirpitz*. Cuando faltaban cinco minutos para el bombardeo, comenzaron a lanzar los alemanes cortinas de humo con aparatos aun no completamente trasladados desde el Fiordo de Alta. Los Lancaster bombardearon desde 3.660 metros de altitud, en

grupos de seis. El *Tirpitz* unió todos sus cañones al fuego de las baterías antiaéreas. El bombardeo se hizo a ciegas, por lo que cinco aviones decidieron no malgastar sus bombas: 16 Tallboys fueron lanzadas y solo una de ellas hizo blanco.

La bomba perforó la cubierta a 15 metros de la proa, volviendo a salir al mar bajo la línea de flotación, antes de explotar. Inundó la parte delantera del buque y sacudió fuertemente toda la maquinaria. Los alemanes estimaron que el buque necesitaría nueve meses de reparaciones. En caso de navegar, no podría salir a alta mar ni dar más de 15 km/h. Pero aún era una batería artillera flotante estimable. El 23 de septiembre Dönitz confirmó que el acorazado no podría salir al mar. Se decidió moverlo a un fiordo con menor calado, en el que no pudiera ser hundido, y el 15 de octubre recorrió, propulsado por sus propios motores, los 330 kilómetros de costa hasta la isla de Hakoya, en cuyo extremo sur fondeó el acorazado, a menos de 5 kilómetros de Tromsø, protegido por baterías antiaéreas y redes antitorpedo. El lecho del fiordo fue rellenado bajo el buque para que, en caso de hundimiento, este solo pudiera bajar unos metros.

El *Tirpitz* quedó entonces a 1.703 kilómetros de Lossiemouth, desde donde los Lancaster podían hacer el viaje de ida y vuelta sin recurrir a los aeropuertos soviéticos, al dotárseles de nuevos motores Merlin 24 y suprimírseles las torretas de tiro de cola, lo que permitía añadir 1.374 litros de combustible a los aparatos de los escuadrones 617.º y 9.º, que ya antes se habían despojado de la torreta ametralladora trasera y a los que se habían añadido depósitos de combustible suplementarios. Incluso se eliminaron las

torretas intermedio-superiores y el blindaje de los asientos de los pilotos.

El mismo día en que fue dañado el *Tirpitz* empezó la denominada Guerra de Laponia, causada por la deserción finlandesa del bando del Eje. En previsión de ese cambio, los alemanes prepararon su retirada de Finlandia en las operaciones Birke (abedul) y Nordlicht (aurora boreal). La primera comenzó el 9 de abril de 1944, fortificando la presencia alemana en las minas de níquel de Petsamo (Pechenga) y en Rovaniemi, a 100 kilómetros del Golfo de Botnia.

Cuando los finlandeses anunciaron el 3 de septiembre su intención de firmar el armisticio con la URSS, Alemania tenía suficiente níquel y el 4 de octubre de 1944 Hitler aceptó abandonar Pechenga. Con la Operación Nordlicht, los alemanes se retiraron a Noruega. En el Báltico los alemanes trataron de controlar el tráfico marítimo con dos operaciones encargadas a la Kriegsmarine: Tanne Ost (abeto este) y Tanne West (abeto oeste), para controlar la vía del acceso al hierro sueco, pero para ello ocuparon islas finlandesas, lo que les enfrentó a sus exaliados.

Tanne Ost comenzó el 15 de septiembre de 1944 con el intento de la Kriegsmarine de tomar la isla de Gogland, 110 kilómetros al este de Helsinki en el Golfo de Finlandia, para que no cayera en manos soviéticas. Los finlandeses reaccionaron interrumpiendo la operación conjunta de evacuación e impidiendo el paso al Báltico de buques alemanes, amenazándoles desde la batería de la isla de Utö, la más meridional de las habitadas en Finlandia y al mismo tiempo extremo oriental del archipiélago de Åland, frontera

con Suecia y puerta de acceso al Golfo de Botnia. El día 16, el *Prinz Eugen* y cinco destructores se colocaron frente a Utö, fuera del alcance de la batería artillera finlandesa de 15,2 cm, y amenazaron con hacer fuego, por lo que los finlandeses dejaron pasar a los barcos alemanes. Tanne West, que preveía ocupar las islas Åland, no se llevó a cabo porque las fuerzas previstas estaban luchando ya en el frente del este.

El último convoy alemán zarpó el 21 de septiembre de Kemi, en el Golfo de Botnia, fuertemente escoltado (por el *Prinz Eugen* y el *Lützow*). Por su parte, los finlandeses comenzaron el 30 de septiembre un desembarco en Tornio, el puerto fronterizo con Suecia en el Golfo de Botnia, a la vista de que se habían producido enfrentamientos entre finlandeses y alemanes en la zona oriental del golfo, forzando finalmente a los alemanes a retirarse el 8 de octubre. La retirada hacia el norte culminó en la salida por Karigasniemi —casi en la latitud de Tromso— el 25 de noviembre de 1944, si bien se mantuvieron posiciones en el río Lätäseno —más al sur, casi en la latitud de Narvik— hasta el 10 de enero de 1945, y la retirada definitiva en algún punto fronterizo con Noruega no fue hasta el 25 de abril de 1945.

De nuevo en el refugio del *Tirpitz* en Noruega, comenzó el 28 de octubre de 1944 la Operación Obviate (eliminar), después de que un Mosquito anunciara a medianoche tiempo despejado sobre Tromso. Una hora después despegaban 39 Lancaster de Lossiemouth con bombas Tallboy, cruzando a baja altitud la costa noruega y siguiendo por la frontera sueca para atacar desde el interior. Esta vez fue la atmósfera la que a las 08.50 del 29 de octubre de 1944,

minuto y medio antes de la llegada de los aviones, jugó a favor del *Tirpitz*, cubriéndole de nubes. Las Tallboy requerían gran altitud para ser lanzadas con eficacia, así que los Lancaster no pudieron volar por debajo de las nubes para ver su objetivo. Solo una bomba cayó cerca de la popa por babor, curvando un eje de propulsión del *Tirpitz*. Un bombardero resultó dañado e hizo un aterrizaje forzoso.

Para defender al *Tirpitz*, los alemanes establecieron una escuadrilla de caza en Bardufoss, 67 kilómetros al sur de Hakoya, pero cuando el 12 de octubre se puso en marcha la Operación Catechism (catecismo) y, tras dar un gran rodeo terrestre para aproximarse por tierra, se presentaron de improviso los 27 Lancaster del 617.º Escuadrón a las órdenes de J. B. Tait, los cazas de Bardufoss pensaron que se trataba de un ataque contra su propio aeródromo. La visibilidad era buena y no se habían instalado completamente los lanzadores de humo, que empezaron a funcionar cuando ya los Lancaster lanzaban sus bombas. Dos Tallboy impactaron en la cubierta del acorazado y otras destruyeron la cama de arena que se había colocado para evitar su hundimiento.

El *Tirpitz* comenzó a escorarse a babor, y cuando se iban a tomar medidas para adrizarlo, explotaron sus pañoles de pólvora de popa. El acorazado siguió escorándose hasta darse por completo la vuelta y quedar hundido con la quilla hacia arriba. De la dotación de 1.900 hombres, más de un millar quedó atrapado en el casco; 80 fueron rescatados a través de orificios perforados en el casco, mientras que 971 resultaron muertos o desaparecidos. Los grupos de rescate oyeron cómo algunos cantaban antes de ahogarse el *Deutschland über Alles* (himno de Alemania desde 1890, con

música robada al himno —*Kaiserlied*— compuesto por Haydn para el emperador de Austria, y relegado por los nazis a ser solo la segunda parte del himno nacional), como hicieron los marineros de la escuadra de Spee en las Malvinas durante la Primera Guerra Mundial.

Una vez hundido el *Tirpitz*, los aliados persiguieron a las escasas unidades que quedaron en Noruega a la Kriegsmarine y los soviéticos hicieron lo propio en el Báltico. El 12 de noviembre tuvo lugar el combate frente a la Península de Sorbe en Estonia (una patrullera alemana resultó con daños graves; un barco soviético hundido y otro muy dañado) y al día siguiente, el ataque británico a un convoy alemán frente al Listerfjord (dos cruceros y cuatro destructores hundieron a tres cazasubmarinos y un minador alemanes, dañando severamente a los otros dos minadores, a cambio de daños menores en dos destructores). El 11 de enero de 1945 los británicos atacaron un convoy frente a Egersund en el que un minador alemán resultó hundido y otro muy dañado por dos cruceros y tres destructores británicos. El 28 de enero, frente a Bergen, uno de los tres destructores alemanes enfrentados a dos cruceros británicos resultó con daños graves.

En el Báltico las últimas misiones de la Kriegsmarine se mezclaron a partir del 23 de enero de 1945 con una acción humanitaria sin precedentes. En esa fecha dio la orden de ejecutar la Operación Hannibal (Aníbal) el almirante Hans-Georg von Friedeburg (1895-1945), que siendo contralmirante había sido nombrado el 1 de febrero (al pasar Dönitz a jefe del OKM) almirante jefe de los U-Boote (de hecho, el 1 de mayo, al ser Dönitz nombrado presidente de la

República como sucesor de Hitler, Friedeburg fue nombrado jefe del OKM).

Hannibal consistía en el traslado de la 22.ª Flotilla de submarinos y la 2.ª División de Enseñanza de Gdynia hacia regiones más protegidas del oeste, huyendo del avance del Ejército Rojo. Los miembros de la armada y familiares que no cupieran a bordo, debían ser embarcados en el transatlántico *Wilhelm Gustloff* (25.484 TRB). Pero se terminó por autorizar también el embarque de miles de refugiados, estirándose en la práctica la operación de salvamento hasta el final de la guerra, con el traslado de entre uno y dos millones de personas, de las cuales 20.000 murieron en varios hundimientos.

El crucero ligero *Nürnberg*, que había regresado a Alemania en mayo de 1943, fue el primero en quedar apartado de los combates. Tras completar en enero de 1945 en el Skagerrak el campo de minas denominado Titus, quedó estacionado en Copenhague el 27 de enero. Allí recurrió a su artillería antiaérea para repeler ataques de la resistencia danesa, y terminada la guerra se rindió, zarpando junto con el *Prinz Eugen* y los cruceros británicos *Devonshire* y *Dido* el 24 de mayo de 1945 hacia Wilhelmshaven. La tripulación alemana al mando del capitán de navío Helmut Gressler siguió a cargo del buque incluso después de alistado en la flota soviética (5 de noviembre de 1945), en concreto hasta el 2 de enero de 1946.

La última misión del *Admiral Hipper* al salir el 30 de enero de 1945 del astillero de Gdynia en que había entrado para reparaciones el día 15, fue transportar a 1.529 refugiados de Prusia Oriental que huían de los soviéticos en enero de 1945.

El crucero navegaba hacia Kiel siguiendo la estela del *Wilhlem Gustloff*, que fue torpedeado y hundido por un submarino soviético.

El *Gustloff* estaba desde el 21 de enero en Gdansk y llevaba a bordo oficialmente a 8.956 personas, aunque en realidad eran más de 10.580 al zarpar a mediodía del 30 de enero, escoltado por los torpederos *T 36* y *Möwe*. Aunque su comandante militar, el capitán de corbeta Wilhelm Zahn (1910-1976, «el hombre que casi mató a Churchill», por disparar el 30 de octubre de 1939 tres torpedos con el *U 56* contra el *HMS Nelson* cuando el primer lord del Almirantazgo estaba a bordo, lo que quizá causó el declarado miedo de Churchill a los U-Boote), prefería navegar entre la costa y la isla de Bornholm por aguas menos profundas y a resguardo de submarinos, se impuso el criterio del comandante civil, Friedrich Petersen (1878-1960), de navegar por aguas profundas en busca de un convoy.

A las 21.08, mientras el que desde el comienzo de la guerra era buque hospital navegaba con todas las luces encendidas para evitar la colisión con un dragaminas, tres torpedos del submarino soviético *S-13* impactaron en la amura de estribor del *Gustloff*, que se hundió en 44 minutos, casi 35 kilómetros al norte de la costa que cierra el lago de Łeba. 1.239 personas fueron rescatadas y se calcula que murieron 9.343. De las 375 enfermeras de la Kriegsmarine a bordo del *Gustloff* solo sobrevivieron tres. El comandante del submarino, Aleksandr Marinesko, fue proclamado héroe de la Unión Soviética en 1990 y Rusia emitió un sello representativo del *S-13* en 1996.

El *Hipper* continuó viaje y llegó a Kiel el 2 de febrero. Allí

permaneció sometido a reparaciones de sus calderas, resultando gravemente dañado por aviones británicos el 3 de abril. Un nuevo bombardeo, el 9 de abril, dañó severamente su superestructura. El 3 de mayo de 1945 fue barrenado en el astillero Deutsche Werke de Kiel, y los británicos lo llevaron a Heikendorf, en la margen derecha de la bahía de Kiel antes de llegar a Laboe, para desguazarlo entre 1948 y 1949.

El *Gustloff* tenía un gemelo, llamado *Robert Ley* (27.288 TRB), que fue hospital y posteriormente buque de alojamiento. Como tal participó en las evacuaciones, recogiendo fugitivos en Pillau (actualmente Baltisk, en la región rusa de Kaliningrado, salida al mar del estuario del Vístula) el 25 de enero de 1945, quedando en el puerto de Hamburgo como transporte. Allí fue bombardeado el 24 de marzo por la RAF, incendiándose tras el impacto de varias bombas. En 1947 fue remolcado al Reino Unido para desguazarlo.

El crucero *Leipzig*, que el 15 de octubre de 1944 había sido embestido por el *Prinz Eugen* mientras estaba detenido frente a Hel, se empleó frente a Gdynia en bombardeos contra unidades soviéticas en la costa disparando 920 obuses de 15 cm del 14 al 24 de marzo, hasta que agotó su munición. Siguió transportando refugiados hasta el 27 de marzo y después esperó en Apenrade (Aabenraa, puerto del primer fiordo en la costa este danesa, al norte de Alemania) hasta el fin de la guerra. El 16 de diciembre de 1946, los británicos lo hundieron en el Skagerrak, con un cargamento de obuses llenos de tres tipos de gases (tabún, somán —ambos venenosos— y el vesicante gas mostaza), lo mismo que hicieron con los destructores *Z 29* y *Z 34*.

El también crucero ligero *Köln*, tras su modernización (de abril a julio de 1944) y entrenamiento (julio a septiembre), realizó misiones de minado al sur de Noruega (septiembre de 1944) y escolta de convoyes entre ese país y Dinamarca (octubre a noviembre). El 13 de diciembre, un bombardeo destruyó sus centrales eléctricas y el motor de estribor, resultando de nuevo dañado en bombardeos el 31 de diciembre. Enviado a Wilhelmshaven para reparaciones en enero de 1945, pero fue de nuevo bombardeado cerca de la isla Wangerooge. El 14 de febrero llegó a destino. El último bombardeo nocturno de Wilhelmshaven, el 31 de marzo, registró cinco impactos de bombas pesadas en el crucero, que quedó embarrancado. Sus torretas se usaron durante dos noches de abril contra a soldados enemigos en los pueblos de Neuenburg y Bockhorn.

La última acción de combate del *Admiral Scheer* fue el 16 de marzo de 1945, bombardeando Diefenov y Swinemünde (S´winoujs´cie, hoy frontera de Polonia con Alemania y puerto de entrada a la bahía de Stettin). Al quedar sus cañones desgastados, tuvo que partir hacia Kiel, pero antes recogió 200 heridos y 800 refugiados en Pillau. El 1 de abril entró en el astillero Deutsche Werke, en Kiel, para cambiar los tubos de sus cañones de 28 cm. Allí fue bombardeado por aviones británicos el 9 de abril, impactándole cinco bombas que en un cuarto de hora provocaron que volteara y se hundiera. Murieron o desaparecieron 15 de sus tripulantes.

El crucero ligero *Emden* estaba siendo modernizado en el astillero Schichau de Königsberg cuando los soviéticos atacaron la ciudad, por lo que el 23 de enero de 1945 fue remolcado hasta Pillau por rompehielos. Una vez allí, puso

en marcha uno de sus motores y llegó el 6 de febrero a Kiel, donde continuó su modernización hasta ser gravemente dañado en un bombardeo aéreo británico el 1 de abril, por lo que se optó por embarrancarlo en Heikendorf y el 26 de abril fue retirado de servicio. El 3 de mayo fue destruido por explosiones.

El crucero pesado *Lützow* había regresado a Alemania el 25 de septiembre de 1943 y desde febrero de 1944 se empleó como buque escuela. En el siguiente verano, del 24 de junio al 8 de julio, participó junto con los torpederos *T 3, T 4* y *T 14* en escoltas a convoyes de hierro sueco, en el marco de la crisis surgida al prepararse Finlandia para firmar un armisticio con la URSS (Operación Tanne West). Poco después, el 17 de julio de 1944, se empleó en la evacuación de ciudadanos alemanes de Riga, junto con los torpederos *T 1, T 4* y *T 12*. Sin embargo, por falta de combustible, tuvieron que quedarse en la costa occidental de la Península de Curlandia, dando cobertura antiaérea en el puerto de Libau (Liepãja).

Tras instalarle en Gdynia en agosto más armamento antiaéreo, el *Lützow* marchó en septiembre con el *Prinz Eugen*, los destructores *Z 35* y *Z 36*, y los torpederos *T 1* y *T 8*, a Finlandia para proteger los convoyes alemanes en el Golfo de Botnia. La misma agrupación, con el destructor *Z 25* y tres torpederos distintos (*T 13, T 16* y *T 20*), apoyó a las tropas alemanas en la Península de Sõrve (Estonia) y el puerto lituano de Memel (Klaipe˙da) los días 11 y 12 de noviembre. Diez días después, el *Lützow* con dos destructores y tres torpederos apoyaba la retirada alemana bombardeando la costa de Memel.

Entre diciembre y marzo de 1945 el *Lützow* continuó apoyando al ejército en su retirada a través de Lituania y Prusia Oriental, de Memel a Gdansk, pasando por Elbing, regresando en abril a Swinemünde, donde el 16 de abril, tras varios impactos de bombas de aviación, se inundó y quedó encallado en el canal de Mielin, que desde el sur de Swinemünde da acceso a la bahía de Stettin.

Aún eran funcionales su torreta trasera de 28 cm (además de varios cañones secundarios y antiaéreos), con los que hizo fuego el 28 de abril de 1945 contra las posiciones soviéticas. Al llegar la hora de la rendición, el 4 de mayo, el buque fue barrenado e incendiado por su propia tripulación. Los soviéticos lo reflotaron en primavera de 1946 y lo alistaron el 26 de noviembre de 1946 para usarlo poco más de medio año, ya que en julio de 1947 fue empleado como blanco de pruebas y hundido el día 20. Dos semanas después siguió el mismo destino el *Graf Zeppelin*, portaaviones que la Kriegsmarine nunca llegó a alistar.

El mismo 16 de abril en que fue dañado el *Lützow* resultó hundido el mercante *Francisco de Goya* (5.230 TRB). El barco había cargado en el puerto de la Península de Hel a 7.000 personas, entre soldados heridos, 200 miembros del 35.º Regimiento Blindado y refugiados de Prusia Oriental. A las 08.30 cayó una bomba que destruyó el aparato protector antiminas de proa. El *Goya* partió a las 19.00 horas en convoy con otros dos barcos y dos minadores en dirección a Swinemünde, pero a las 23.00 horas se le ordenó dirigirse a Copenhague.

Tras parar 20 minutos para reparar uno de los barcos, el convoy fue atacado por el submarino soviético *L-3* que a las

23.52 disparó cuatro torpedos al *Goya*, dos de los cuales explotaron a proa y en mitad del barco, que se hundió en siete minutos. Solo fueron rescatadas 176 personas. El comandante del submarino, Konovalov, recibió la medalla de héroe de la Unión Soviética. El pecio del *Goya* fue hallado el 26 de agosto de 2002 por los buceadores polacos Grzegorz Dominik y Michal Porada, que como prueba extrajeron el compás del barco, a 76 metros de profundidad y 40 kilómetros al norte del punto más septentrional del condado polaco de Puck (57 kilómetros al noreste del pecio del *Gustloff*).

El *Prinz Eugen* continuó desarrollando misiones de bombardeo de las fuerzas soviéticas hasta mediados de abril, en la Península de Hela, desde donde se dirigió a Copenhague, y allí se rindió a los británicos. En diciembre, estos se lo cedieron a los norteamericanos, que, alistándolo como *USS IX 300*, zarparon con él y parte de la tripulación alemana el 13 de enero de 1946 hacia Estados Unidos y en mayo a Honolulu, para participar en las pruebas de dos bombas nucleares de 21 kilotones en el Atolón de Bikini, en las islas Marshall (Operación Crossroads, encrucijada).

En la primera prueba, la bomba llamada *Able* (capaz) explotó en altura, como las que se lanzaron contra la población civil en japón (pero a solo 158 metros), el 1 de julio de 1946, hundiendo a dos destructores, dos transportes y tiempo después un crucero, todos los cuales estaban a menos de medio kilómetro del lugar de la explosión, y matando al 10 por ciento de los cerdos que había a bordo de los buques a modo de tripulantes. El *Prinz Eugen*, que estaba a 1,5 kilómetros, solo sufrió daños menores.

La segunda bomba, *Baker* (panadero), detonada el día 25 a 27 metros bajo el agua, levantó dos millones de toneladas de agua, hundió cinco buques mayores (incluido el portaaviones *CV-3 Saratoga*; el *Nagato* se hundió cinco días después debido a fisuras no percibidas inicialmente), tres submarinos y varias unidades menores, emitiendo tanta radioactividad que los inspectores no pudieron acercarse en una semana y se suspendió la prueba de una tercera bomba. Causó algunos daños bajo la línea de flotación al *Prinz Eugen*, que por la excesiva radioactividad no pudieron ser reparados.

Una consecuencia de estas pruebas fue la ruptura de relaciones entre la URSS y los demás aliados, dando comienzo a la Guerra Fría. El *Prinz Eugen* fue remolcado en septiembre a la parte interior del extremo sur (arrecife Enubuj) del vecino Atolón de Kwajalein (distante 400 kilómetros), donde tras aumentar su escora a lo largo de seis días, se volteó hundiéndose el 22 de diciembre de 1946. Su hélice de babor fue rescatada en 1978 y se conserva en el Memorial Naval de Laboe. La otra hélice y el timón seguían asomando sobre el nivel del mar en 2015.

El 3 de mayo de 1945 fue hundido el transatlántico *Cap Arcona* (27.561 TRB, en 1942 lo utilizó Herbert Selpin para filmar una película sobre el hundimiento del *Titanic*), cargado el 26 de abril en Lubeca con 7.500 presos de diversos campos de concentración. A principios de mayo quedaban 4.600 presos (100 de ellos judíos) y 500 vigilantes, artilleros y marineros a bordo. El 3 de mayo, en un primer ataque de la RAF fue hundido el vapor *Deutschland*, por lo que otro barco, el *Thielbek*, evacuó a algunos presos del *Arcona*. Los

barcos fueron confundidos con transportes de tropas, ya que no llevaban ninguna otra identificación y sí artillería antiaérea.

Antes de las 15.00 horas, el 198.º Escuadrón de la RAF realizó cuatro ataques, hundiendo al *Thielbek* en un cuarto de hora, mientras que el *Arcona*, por la escasa profundidad, quedó encallado. De los 7.000 presos que llevaban los dos barcos, se calcula que 6.400 se ahogaron, murieron por las llamas o fueron ejecutados. A los que trataban de salvarse nadando (a pesar de la temperatura de 8º del agua) les disparaban tanto los alemanes como los aviones británicos.

En cuanto a unidades menores, el 1 de abril de 1945 seguían alistados 14 destructores y 14 torpederos, así como cientos de dragaminas, cazasubmarinos, patrulleras y S-Boote. Según Karl Scheuch, la Kriegsmarine construyó 216 S-Boote, perdiendo 140 de ellos, con 767 bajas mortales, 620 heridos y 322 prisioneros. Al capitular el 9 de mayo de 1945, había aún alistados 91 S-Boote en nueve flotillas y las dotaciones de los presentes en la bahía de Gelting (30 kilómetros al este de Flensburgo) formaron por última vez en uniforme de gala azul el 11 de mayo para la ceremonia de arriado de bandera y baja en la armada.

Incluso permanecieron al pie del cañón otras unidades como el crucero auxiliar *Orion*, cuyo nombre se cambió en 1944 por el de *Hektor* y se empleó como buque escuela artillero. En enero de 1945 volvió a llamarse *Orion* y se dedicó a transportar refugiados de las regiones alemanas orientales hacia el oeste. Hizo 15 viajes con 1.500 pasajeros en cada uno (transportando a más de 22.000 refugiados aproximadamente en total).

El 4 de mayo de 1945, subieron a bordo del *Orion*, entre otros, buena parte de los tripulantes del antiguo navío de línea *Schlesien*, que había chocado con una mina magnética y tuvo que ser encallado en la rada de Swinemünde. En ruta hacia Copenhague, el *Orion* fue atacado y hundido por aviones al pasar precisamente por Swinemünde. De las 4.000 personas que entonces se encontraban a bordo, pudo salvarse la mayoría. Aproximadamente 150 murieron en el hundimiento.

El pecio fue parcialmente desguazado en 1952 en el mismo lugar del hundimiento. El 26 de mayo de 1956 chocó contra los restos del pecio del *Orion* el mercante *Hordnes*, de la línea noruega Meidell, que llevaba superfosfatos desde Múrmansk a Stettin, y se hundió.

CONCLUSIÓN

La violencia irracional siempre degenera en una espiral de muerte sin límites. En el caso de la Segunda Guerra Mundial, esta espiral fue desencadenada por el darwinismo social que llevó a la Alemania nazi a aplicar la convicción de que la nación más fuerte debía imponer a las demás un derecho a la primacía que, por supuestos motivos genético-raciales, le pertenecía. En el caso de la Unión Soviética, esta ideología se encarnaba en el materialismo histórico marxista, que concebía el progreso social como surgido de la lucha de clases, transformado en la versión estalinista en guerra mundial entre naciones para instaurar sobre sus ruinas la dictadura del proletariado.

El papel de la armada alemana en esta locura no fue mínimo, ya que desde los tiempos de Tirpitz se había asentado en ella ese darwinismo social y el convencimiento de que Alemania podría ser la primera potencia mundial si amasaba suficiente poder naval como para amenazar la hegemonía del Reino Unido.

El hecho de que la nación que pasa por ser la más culta, inteligente y laboriosa del mundo, con sus élites militares a la cabeza, haya podido caer en tales aberraciones, apoyando o tolerando primero el ascenso de Hitler, y después careciendo de los resortes morales para resistirse a la ejecución de sus crímenes, pone al historiador y a cualquiera que observe la historia ante la evidencia de la incapacidad del hombre para respetarse a sí mismo cuando solo se apoya

en sus propias fuerzas. Todo se puede justificar si la razón humana se proclama juez absoluto y no encuentra fuera de sí los argumentos para respetar la vida humana, ni la fuerza para imponer e imponerse a sí mismo ese respeto.

La reflexión, por tanto, acerca del carácter no meramente humano de la fuerza necesaria para preservar la civilización, no es una consideración religiosa fuera de lugar en un libro histórico, sino la constatación de que el fundamento de la sociedad tiembla cuando tales consideraciones se relegan al ámbito de lo opinable. El desprecio de la vida humana es síntoma de que no se aprenden las lecciones de la más terrible guerra que ha sufrido la humanidad, y nuestra sociedad no muestra más cordura que las que la desencadenaron solo porque ejercite ese desprecio de forma oculta o limitada, por ejemplo, a los seres humanos que aún no han nacido, los ancianos o enfermos incurables, o los que por su pobreza parecen no aportar nada a la sociedad opulenta.

Los alemanes no inventaron el darwinismo social que les llevó a tratar de imponer su primacía. El caldo de cultivo de esa ideología era el nacionalismo de una Alemania que tras vencer a Austria y Francia se creía renacida —hasta tal punto de llamarse Segundo Imperio, como si el Estado prusiano tuviera algo que ver con el Sacro Imperio Romano que custodiaba la Casa de Austria y que Napoleón extinguió — y que, a base de voluntad y con algunas dosis de romanticismo, quiso imaginar que podía pasar por encima de su desventajosa situación geográfica en relación al mar.

Pensar que la violencia y las guerras pueden cambiar para bien la historia de la humanidad presupone aplicar a la

realidad un filtro ideológico al que cada cual puede dar el adjetivo que quiera (darwiniano, dialéctico). Los marinos alemanes, y particularmente Raeder, retocaron las aspiraciones de Tirpitz, suprimiendo la necesidad de una batalla entre flotas, y suponiendo que, al menos durante el periodo de transición hasta disponer de una flota capaz del gran combate tirpitziano o de un sucedáneo de él, podrían distraer, dispersar y neutralizar a la flota enemiga mediante la guerra de corso, e incluso amenazar seriamente los suministros navales del Reino Unido. Poco importaba que esta tesis no pudiera sustentarse con datos o, para ser más exacto, que lo que los datos contrastaran —desde los tiempos en que España reinaba sobre los mares— fuera la eficacia de los sistemas de convoyes para suprimir la amenaza corsaria.

Los jerarcas de la Kriegsmarine no expresaron abiertamente hasta 1937 que pretendían construir una gran flota y solo en mayo de 1938 que eso implicaba la guerra contra el Reino Unido. Incluso en ese caso, confiaban en poder limitar el conflicto a una guerra de contención, hasta que en 1944 Alemania dispusiera ya de barcos suficientes con los que emprender la auténtica ofensiva contra los británicos.

Todos estos planes chocaban con los de Hitler, que soñaba con que los ingleses se adhirieran a un proyecto conjunto de dominio mundial donde ellos tuvieran protagonismo en el mar y los alemanes en tierra firme. Incluso cuando Ribbentrop le convenció de que si no se les obligaba, los británicos nunca compartirían la empresa con que Hitler soñaba; el dictador alemán pensó que haría falta medio siglo para consolidar el imperio terrestre alemán antes de

enfrentarse en el mar a sus enemigos.

En una cadena de contradicciones que se convertirían en un círculo vicioso, los marinos alemanes comenzaron a construir, antes de la toma del poder por Hitler, buques blindados que iban más allá de las misiones de defensa de sus costas que se les suponía permitidas, y que alarmaron a los franceses. El Reino Unido, a quien no hubiera disgustado que Alemania equilibrara el crecimiento de la armada soviética y hasta cierto punto de la francesa —pues si algo podía preverse era que franceses y alemanes no iban a ser aliados—, intervino para ofrecer a Alemania (lo mismo que a la URSS) un marco de crecimiento para su flota con un estatus semejante al de los firmantes del Tratado de Washington.

Ni los marinos alemanes, ni mucho menos Hitler, aspiraban a que su país fuera simplemente uno más del club. Para ellos, la libertad y la supremacía eran conceptos demasiado cercanos. Con todo, la capacidad de ceder de los británicos y su confianza en que los alemanes cumplirían lo pactado fue tanta, que tuvieron que ser los germanos quienes rompieran en 1939 el acuerdo naval acordado en 1935, para evitar cumplir la obligación de informar sobre sus planes y que los británicos descubrieran que habían sido engañados.

Los británicos terminaron por darse cuenta de la jugada mucho antes de que los alemanes pudieran cumplir siquiera una mínima parte de sus planes. Parecería un juego si no fuera porque implicaba la pérdida de credibilidad de la Alemania nazi frente a quien iba a ser su más tenaz opositor —y desde luego el más temible en el mar—, arriesgando

vidas y finalmente condenando a muerte a decenas de millones de personas.

Naturalmente no fueron los planes, ni mucho menos las realidades de rearme naval, lo que hizo estallar la pólvora de la Segunda Guerra Mundial. Pero, dado el ínfimo grado en que pudieron cumplirse tales planes, haberse empeñado en ellos a costa de tirar por la borda la confianza —si bien no alianza— del Reino Unido, fue cuando menos un precio muy alto.

Conquistar Noruega fue un éxito muy relativo, en segundo lugar porque su valor estratégico se vio superado apenas se acabó de invadir, ya que Alemania pudo disponer de una base aparentemente mucho mejor, como era la costa atlántica francesa. En primer lugar, sin embargo, el éxito debe matizarse a la vista de las enormes pérdidas en barcos y hombres, y sobre todo a la vista de que tales pérdidas pudieron evitarse de forma muy sencilla, como se vio en el caso de Oslo, que al final fue tomada por soldados aerotransportados, mientras la armada esperaba fuera del fiordo tras haber sufrido el hundimiento de uno de sus cruceros pesados, el *Blücher*, a manos de anticuadas baterías de costa y de torpedos.

La Kriegsmarine extrajo de Noruega lecciones como que un desembarco, y más en terreno desconocido, no debe hacerse en plena noche, pero sobre todo le tomó miedo a la idea de repetir algo semejante, poniendo un sinfín de pegas —que no había puesto en Noruega— a un desembarco estratégicamente mucho más importante, como hubiera sido el de Inglaterra. De haber puesto esas pegas en Noruega, habría dispuesto de más medios y más interés para llevar a

cabo la invasión de Inglaterra.

Evidentemente, no es misión del historiador elucubrar sobre lo que pudo ser, sino enumerar de dónde procedía el estado de cosas que obstaculizó determinada operación, en este caso el desembarco alemán en Inglaterra. A cambio, es un hecho que la Kriegsmarine mantuvo Noruega hasta el final de la guerra y que obtuvo réditos de ello, como el de impedir temporalmente los convoyes árticos y sobre todo retener ingentes cantidades de buques británicos pendientes de la amenaza que suponían los buques alemanes en ese país.

La Armada Imperial alemana en la Primera Guerra Mundial buscó en vano una batalla que decidiera la guerra. La Kriegsmarine persiguió el mismo espejismo, sin poder construir una flota a la altura de la británica, ni emprender combates decisivos. Claro que hay combates que en su tiempo se consideraron decisivos y la historia ha desmentido su importancia. En un artículo titulado «¿Fue realmente Trafalgar una batalla tan decisiva?» (*ABC*, 27 de octubre de 2015), el historiador naval Agustín Ramón Rodríguez González desmonta en pocas frases un mito, al aclarar que Napoleón había abandonado los planes de invasión de Inglaterra ya antes de Trafalgar (21 de octubre de 1805), que esa derrota no supuso la eliminación de la armada española, que España pudo compensar la pérdida de diez buques propios con la captura de seis franceses tras el 2 de mayo de 1808, y que lo decisivo para la decadencia naval española fue el abandono de la armada durante la Guerra de Independencia.

En ambas guerras mundiales, y a falta de opciones para

combates supuestamente decisivos, la «interferencia del tráfico comercial» (guerra de corso) no fue un método contrastado y capaz de lograr la victoria al que recurrieron los alemanes, sino el único al que podían echar mano. En todo caso, los datos sobre los 3.542 barcos hundidos por unidades de la Kriegsmarine son impresionantes:

Atacante	*TRB (mercantes)*	*%*	*Toneladas (militares)*	*%*	*Total*	*%*
Kriegsmarine	15.549.714	100	868.870	100	16.418.584	100
U-Boote	14.169.014	91,1	650.454	74,9	14.819.468	90,3
Flota superficie	1.380.700	8,9	218.416	25,1	1.599.116	9,7
Cruceros auxiliares	833.632	5,4	21.002	2,4	854.634	5,2
S-Boote	199.206	1,3	39.538	4,6	238.744	1,5
Acorazados y cruceros	304.515	2,0	110.583	12,7	415.098	2,5

Como se ve, la contribución de los submarinos a la tarea de hundir barcos enemigos es semejante para el total de 16,4 millones de toneladas hundidas (3.542 barcos) y para las de barcos mercantes, pasando los 3.095 barcos hundidos por los U-Boote del 90 por ciento del total en ambas categorías. Pero en el caso de los buques de guerra, no llega a las tres cuartas partes.

De forma similar, en la flota de superficie se observa que la presencia de un pequeño número de barcos lentos pero de prolongada intervención (los nueve cruceros auxiliares con sus 137 hundimientos) aporta más de la mitad del tonelaje tanto en mercantes como en el total, pero en buques de guerra (o armados: pues se incluyen los semejantes a ellos) no llegan a hundir ni la décima parte de ese 25,1 por ciento del total que logró hundir la flota de superficie.

Por el contrario, cuando se estudia el caso de los S-Boote, de autonomía muy limitada, pero que por velocidad podían plantar cara a los buques de guerra, observamos que aunque

su contribución es poco significativa en el conjunto de barcos hundidos y de mercantes, en cambio se anotaron casi el 5 por ciento del total de buques de guerra, y por tanto casi una quinta parte de ese 25 por ciento que hundió la flota de superficie.

Por último, los nueve acorazados o cruceros que lograron hundir algún barco constituyen numéricamente un grupo igual al de los cruceros auxiliares, pero los 68 barcos que hundieron no llegan ni a la mitad del arqueo de los hundidos por los corsarios, y tampoco a doblar los hundidos por las lanchas rápidas. Pero se observa que lo logrado por estos buques con las características de los otros dos grupos —gran autonomía y velocidad—, suponiendo aproximadamente la cuarta parte de los logros de la flota de superficie en el conjunto de barcos y en los mercantes, representa sin embargo más de la mitad en el caso de los hundimientos de buques de guerra, dentro de esa cuarta parte que hundió la flota de superficie.

Incluso comparado con el total de barcos específicamente militares hundidos por los submarinos, los hundidos por acorazados y cruceros suponen el 17 por ciento, es decir, más de la sexta parte. Y hablamos de la tarea de nueve buques frente a la de 1.154 submarinos que llegaron a estar alistados.

El tigre de papel construido por los propagandistas nazis a base de inflar la relevancia de sus victorias reales o imaginarias, podrá quizá permanecer durante generaciones o para siempre en la imaginación de la humanidad. Pero sin duda se volvió contra ellos al desatar una respuesta desmedida en Churchill y los aliados. En Churchill, porque

temió más allá de lo razonable una invasión que —después de las pérdidas de la Kriegsmarine en Noruega y de haber dejado escapar a los británicos en Dunkerque— nunca se iba a producir, y a cambio de evitarla, subordinó su país a las órdenes de Estados Unidos y condenó al Imperio Británico a su disolución.

Particularmente alarmista sería el miedo de Churchill a los U-Boote, que no era compartido por la Royal Navy, para la cual lo que contaban eran los buques de superficie. También en este punto fueron los mandos navales británicos víctimas de la propaganda nazi, al pensar que unos pocos barcos alemanes podrían poner en peligro el sistema de convoyes. Tal vez pensaron que, como había quedado probado en la Primera Guerra Mundial, la mejor batalla naval, desde el punto de vista de quien tiene la posición dominante, es la que no se produce nunca, y de ahí el desproporcionado temor a que los buques germanos salieran al Atlántico, espejo de la obsesión hitleriana respecto a una invasión aliada de Noruega que tampoco se produciría.

Frente al conservadurismo del Almirantazgo, estaba el arrojo demostrado en la práctica por muchos comandantes de buques británicos. En cambio, los alemanes lucharon siempre llevando a la espalda la losa de evitar riesgos, una orden cuyo alcance nunca quedó claro. A no ser que se considere que al sustituir a Raeder, la referencia de Dönitz a que una vez salidos los buques a patrullar había que combatir, fuera suficiente instrucción. Para Bey no lo fue cuando, al mando del *Scharnhorst*, se limitó a hacer un segundo amago de ataque al enemigo antes de iniciar la retirada.

O'Hara afirma como balance entre victorias y derrotas que, sobre todo a la vista de los problemas de liderazgo y material de la Kriegsmarine, «la flota de superficie mostró su potencial como arma capaz de ganar una guerra» hasta el punto de que «aguantó el tipo durante los cuatro primeros años», luchando en 39 combates de superficie hasta fines de noviembre de 1943, en los que hundió o dañó notablemente 34 buques de guerra aliados (con 188.000 toneladas), perdiendo a cambio 23 buques propios con un desplazamiento de 167.500 toneladas, y ganando o empatando 20 de esos combates: es decir, un balance ligeramente positivo, que dada la desproporción de medios resulta altamente satisfactorio. Todavía el 23 de octubre de 1943 el combate de Sept Îles será catalogado por este autor norteamericano como «la victoria más rotunda ganada por Alemania, al hundir los torpederos de la 4.ª Flotilla un crucero y un destructor sin sufrir daños propios.

Con todo, para O'Hara había cuestiones decisivas que no dependieron de los alemanes, y en concreto hasta que en septiembre de 1943 no quedó fuera de combate la flota italiana, «no se resolvió la fragilidad del dominio británico de los mares».

Los alemanes descuidaron lo esencial para centrarse en la persecución de un imposible, que como había sucedido en la Primera Guerra Mundial, se encomendó al arma submarina. La eficacia de la flota de superficie se deterioró rápidamente por la falta de combustible y entrenamiento, «la reluctancia a arriesgar en combate y especialmente las políticas que destinaban los mejores recursos humanos y los recursos materiales al arma submarina en persecución de la quimera

estadística de la guerra del tonelaje».

La decadencia es evidente a partir de octubre de 1943, cuando los aliados hunden o dañan severamente 39 buques de guerra alemanes, con 87.600 toneladas, en 32 combates navales, perdiendo a cambio solo siete de sus buques, con un desplazamiento de 26.500 toneladas.

De nuevo es O'Hara quien resume la causa de las victorias navales aliadas en esos últimos 18 meses de la guerra:

> La superior información, antes incluso de que un buque levara anclas. La repetida habilidad de los grupos de destructores y cruceros para interceptar y disparar contra convoyes alemanes protegidos por dragaminas propulsados por calderas de carbón y por barcos de pesca convertidos en bous armados, fue producto de la inteligencia. Un servicio de inteligencia que permitía a los aliados concentrar una fuerza superior justo en el lugar adecuado…

Y concluye:

> Incluso con su abrumadora superioridad primero cuantitativa y luego también sus ventajas cualitativas, las armadas británica y aliadas nunca derrotaron completamente a la flota de superficie alemana. La armada alemana dominó el Mar Báltico hasta los ultimísimos días de la guerra. El tráfico naval alemán y sus buques de guerra se mantuvieron en las aguas de Noruega, en el Ártico y en los mares de Liguria y Adriático. Y, a diferencia de en 1918, la moral de los marineros rasos nunca se quebró.

Para el caso del arma submarina alemana, el atraso técnico de los U-Boote hizo que se manifestara mucho antes la decadencia, en concreto a mediados de 1941, aunque esta quedó hasta cierto punto disimulada por el hecho de que los aliados solo esquivaran y no persiguieran a los submarinos, y por el tremendo error de los norteamericanos al descuidar la protección de su costa oriental en 1942 (Operación Paukenschlag).

Con 1.154 submarinos alistados y 780 perdidos, los 14.819.468 de TRB hundidas por el arma submarina alemana (casi el 70 por ciento de los 21,5 millones hundidos por todas las fuerzas del Eje) suponen una eficacia de 12.842 TRB por submarino alistado y una rentabilidad de 18.999 TRB por

submarino perdido. Los U-Boote hundieron 2,7 barcos por submarino que entró en servicio y casi 4 por submarino hundido.

Al principio de la guerra, la marina británica contaba con 3.000 barcos (17,5 millones de TRB), y la norteamericana con 1.500 barcos (8 millones de TRB): los U-Boote hundieron, por tanto, un tonelaje equivalente a casi el 60 por ciento de las flotas mercantes iniciales de sus dos principales enemigos. Pero la importancia de las TRB hundidas quedó anulada, ya que los aliados construyeron durante la guerra mucho más tonelaje del que perdieron. Esto resta protagonismo a los U-Boote al comparar su actuación con la de los submarinos alemanes en la Gran Guerra y los de Estados Unidos en el Pacífico durante la Segunda.

En la Primera Guerra Mundial, el arma submarina alemana alistó 373 submarinos, hundiendo 6.394 barcos mercantes y 100 de guerra, con 11.948.792 TRB y 366.249 toneladas (total de 12.315.041), y perdiendo 204 submarinos: su eficacia fue, por tanto de 33.016 TRB por cada submarino empleado (casi 2,6 veces la de la Segunda Guerra Mundial) y su rentabilidad de 60.368 TRB por cada submarino perdido (más que el triple respecto a los U-Boote de Dönitz).

El arma submarina norteamericana alistó 288 submarinos, alguno de ellos en el Atlántico, perdiendo 52 (48 en el Pacífico) y hundiendo a la marina mercante japonesa 4.861.000 de TRB (1.150 barcos) y 700.000 toneladas (276 buques) a la Armada Imperial japonesa, lo que hace un total de 5.561.000. Incluso incluyendo los submarinos que no participaron en esta campaña, la eficacia del arma submarina norteamericana fue de 19.309 TRB por submarino

alistado (1,5 veces la de sus coetáneos alemanes) y su rentabilidad de 115.854 TRB por cada uno de los 48 submarinos perdidos en el Pacífico (seis veces la de las máquinas de Dönitz).

La personalidad de Raeder jugó un papel catalizador, en ambos sentidos de la palabra. En el de acelerar una reacción, como pone de manifiesto Kieser al afirmar que sus reflexiones sobre la necesidad de bases para la armada desencadenaron un alud —habría que decir dos, el de la invasión de Noruega y el de la fallida invasión de Inglaterra, pero ante todo el Plan Z habría sido el primer cebador del enfrentamiento de Hitler con los británicos—, pero también en el sentido de freno con el que podría aplicarse al jefe de la Kriegsmarine el refrán de tirar la piedra y esconder la mano: Raeder exponía las desmesuradas necesidades de la armada, que en la tradición tirpitziana no serían más que los requisitos para la grandeza de Alemania, pero luego decía que la armada no disponía de medios para conseguirlas, o dicho de otro modo, que no podía arriesgar los escasos medios con que contaba.

Raeder nunca fue entusiasta de Hitler y siempre se guardó un as en la mano para poder demostrar que la culpa de todo era del dictador, pero en realidad era Raeder —y toda la tradición de la armada— quien abría a Hitler la puerta del enfrentamiento con el Imperio Británico, que iba en contra de sus concepciones, y le invitaba a cruzarla.

Eso sí, al mismo tiempo, la concepción germánica de la lealtad al jefe, llevaba a Raeder a consultar (casi) todo con Hitler y a ser incapaz de desobedecerle, hasta el punto de dimitir no por sugerencia del dictador, sino por ser

consciente de *no poder* cumplir lo que aquel le exigía. En su conciencia prevalecía el respeto a la institución a la que pertenecía —ya que no a los derechos humanos u otras consideraciones quizá preferibles— por encima del seguimiento a ciegas de la voluntad del jefe político.

Dönitz sí obedeció casi ciegamente, hasta el punto de que, aunque no estuviera marcado ideológicamente, Hitler lo eligió al final, cuando todos sus corifeos nazis lo habían abandonado, como sucesor. A diferencia de la enrevesada justificación de Raeder, Dönitz no tendría más que la habitual de no haberse dado cuenta de la maldad de Adolf Hitler.

BIBLIOGRAFÍA

Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, José N., *La España oceánica de los siglos modernos y el tesoro submarino español*, Real Academia de la Historia, Madrid, 2008.

Backer, Steve, *Scharnhorst and Gneisenau*, Seaforth Publishing, Barnsely, 2012.

Bagnasco, Ermingo y Toro, Augusto de, *The Littorio Class: Italy´s Last and Largest Battleships*. Pen & Sword, Barnsley, 2011.

Ballantine, Ian, *Killing the Bismarck: Destroying the Pride of Hitler´s Fleet*, Pen & Sword, Barnsley, 2010.

Barnett, Correlli, *Engage the Enemy More Closely: The Royal Navy in the Second World War*, W. W. Norton & Co., Nueva York, 1991.

Bennett, Edward W., *German Rearmament and the West, 1932-1933*, Princeton University Press, Princeton, 1979.

Bercuson, David J., y Herwig, Holger H., *The Destruction of the Bismarck*, Overlook Press, Woodstock y Nueva York, 2001.

Berghahn, V., «Zu den Zielen des deutschen Flottenbaus unter Wilhelm II.», *Historische Zeitschrift*, volumen 210 (1970).

Bertke, Donald A., Smith, Gordon y Kindell Don, *World War II Sea War,* Vol. 1, *The Nazis Strike First. Day-to-Day Naval Actions from August 1939 through March 1940*,

Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2009.

—, Vol. 2, *France Falls, Britain Stands Alone. Day-to-Day Naval Actions from April 1940 through September 1940,* Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2011.

—, Vol. 3, *The Royal Navy is Bloodied in the Mediterranean. Day-to-Day Naval Actions from October 1940 through May 1941*, Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2012.

—, Vol. 4, *Germany Sends Russia to the Allies. Day-to-Day Naval Actions from June 1941 through November 1941*, Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2012.

—, Vol. 5, *Air Raid Pearl Harbor. This Is Not a Drill. Day-to-Day Naval Actions from December 1941 through March 1942*, Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2013.

—, Vol. 6, *The Allies Halt the Axis Advance. Day-to-Day Naval Actions from April 1942 through August 1942*, Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2013.

—,Vol. 7, *The Allies Strike Back. Day-to-Day Naval Actions from September 1942 through November 1942*, Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2014.

—,Vol. 8, *Guadalcanal Secured. Day-to-Day Naval Actions from December 1942 through February 1943*, Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2015.

—,Vol. 9, *Wolfpacks Muzzled. Day-to-Day Naval Actions from March 1943 through June 1943*, Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2016.

Bird, Keith W., *Erich Raeder: Admiral of the Third Reich*, Naval Institute Press, Annapolis, 2013.

—, *German Naval History: a Guide to the Literature*,

Garland Pub., Nueva York, 1985.

Bölscher, Bernd, *Hitlers Marine im Landkriegseinsatz: Eine Dokumentation*, BoD- Books on Demand, Norderstedt, 2015.

Boog, Horst, *Germany and the Second World War*, vol 6, *The Global War*, Oxford, 1990.

Bowman, Martin W., *Voices in Fligth: The Night Air War*, Pen and Sword, Barnsley, 2015.

Branfill-Cook, Roger, *Torpedo: The Complete History of the World´s Most Revolutionary Naval Weapon*, Seaforth Publishing, 2014, Barnsley.

Brennecke, Jochen, *Schlachtschiff Bismarck*, Moewig, Rastatt, 1985, Edición ampliada en Koehlers, Hamburgo, 2009.

Breyer, Siegfried, *Der Z-Plan: Streben zur Weltmachtflotte*, Podzun-Pallas-Verlag, Wölfersheim-Berstadt, 1996, Marine-Arsenal, N.º 5.

Brown, David, *Naval Operations of the Campaign in Norway, April-June 1940*, Frank Cass, Londres, 2004.

—, Introducción de *The Royal Navy and the Mediterranean: Vol.II: November 1940-December*, Routledge, Londres-Nueva York, 2013.

Budiansky, Stephen, *Blackett´s War: The Men Who Defeated the Nazi U-Boats and Brought Science to the Art of Warfare*, Knopf Doubleday Publishing Group, Nueva York, 2013.

Bungay, Stephen, *The Most Dangerous Enemy: A History of the Battle of Britain*, Aurum Press, Londres, 2009.

Chesnaeu, Roger, *German Pocket Battleships*. Seaforth Publishing, Barnsley, 2013.

Claasen, Adam R. A., *Hitler´s Northern War: The Luftwaffe´s Ill-fated Campaign, 1940-1945*, University Press of Kansas, Lawrence, 2001.

Clayton, Tim, *Sea Wolves: The Extraordinary Story of Britain´s WW2 Submarines*, Hachette UK, Londres, 2011.

Cooksey, J., *Calais*: *Fight to the Finish - May 1940*, Pen and Sword, Barnsley, 1999.

Cooper, Bryan, *The E-Boat Threat*, Pen and Sword, Barnsley, 2015 (ed. original 1976).

Cooper, R. W., *The Nuremberg Trial*, Penguin Books, 1947.

Corbacho, Alejandro L., «Lanchas rápidas alemanas en la Segunda Guerra Mundial: De la defensa de costas a la estrategia naval integrada», *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, N.º 2, Escuela de Guerra Naval (ESGN), 2011.

Deighton, Len, *Fighter: The True Story of the Battle of Britai,* HarperCollins, Londres, 2014.

Dix, Anthony, *The Norway Campaign and the Rise of Churchill 1940*, Pen & Sword, Barnsley, 2014.

Doherty, Richard, *Churchill´s Greatest Fear: The Battle of the Atlantic 3 September 1939 to 7 May 1945*, Pen & Sword, Barnsley, 2015.

Dönitz, Karl, *Diez años y veinte días: memorias del hombre que sucedió a Hitler como jefe del III Reich*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2006.

Dove, Patrick, *I Was the Graf Spee´s Prisoner*, Cherry

Tree Books, Londres, 1940 (*Yo fui prisionero del Graf Spee*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2008).

Dülffer Jost, *Weimar, Hitler und die Marine: Reichspolitik und Flottenbau 1920-1939*, Droste Verlag, Düsseldorf, 1973.

Edgerton, David, *Britain´s War Machine: Weapons, Resources, and Experts in the Second World War*, Allen Lane, Londres, 2011.

Evans, Martin Marix y Mcgeoch, Angus, *Invasion!: Operation Sea Lion, 1940*, Routledge, Londres-Nueva York, 2004.

Forczyk, Robert, y Palmer, Ian, *German Commerce Raider vs British Cruiser: The Atlantic & The Pacific 1941*, Osprey Publishing, Oxford, 2012.

Ford, Ken, *St Nazaire 1942: The Great Commando Raid*, Osprey, Oxford, 2001.

Freedman, Maurice, *Unravelling Enigma. Winning the Code War at Station X*, Pen and Sword, Barnsley.

Gannon, Michael, *Operation Drumbeat: The Dramatic True Story of Germany´s First U-boat Attacks Along the American Coast in World War II*, Naval Institute Press, Annapolis, 1990.

Gemzell, Carl-Axel, *Raeder, Hitler und Skandinavien. Der Kampf für einen maritimen Operationsplan*, C. W. K. Gleerup, Lund (Suecia), 1965.

Gould, Winston A., *Luftwaffe Maritime Operations in World War II: Thought, Organization and Technology*, Maxwell Air Force Base, Alabama, 2005.

GREINER, Helmuth y SCHRAMM, Percy Ernst (directores), *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht (Wehrmachtführungsstab) 1940-1945*, Tomo I, 1940-1941 (Hans-Adolf Jacobsen); Tomo II, 1942 (Andreas Hillgruber); Tomo III, 1943 (Walther Hubatsch); Tomo IV, 1944-1945 (Percy Ernst Schramm), Bernard & Graefe, Francfort, 1965-1971.

GROVE, Eric, *The Price of Disobedience: The Battle of the River Plate Reconsidered*, Naval Institute Press, 2000.

—, *German Capital Ships and Raiders in World War II: From Scharnhorst to Tirpitz, 1942-1944*, introducción, Routledge, Abingdon, 2002.

GRUCHMANN, Lothar, «Korruption im Dritten Reich. Zur Lebensmittelversorgung der NS-Führerschaft», *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte*. Año 42, cuaderno 4, Múnich, octubre de 1994.

HAARR, Geirr H., *The Battle for Norway: April-June 1940*, US Naval Institute Press, 2010, Annapolis.

—, *The Gathering Storm: The Naval War in Northern Europe September 1939 - April 1940*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2013.

HADLEY, Michael L., *Count Not the Dead: The Popular Image of the German Submarine*, McGill-Queen´s Press - MQUP, Montreal, 1995.

—, *Der Mythos der deutschen U-Bootwaffe*. Mittler & Sohn, Hamburgo, 2001.

HALDER, Franz, BURDICK, Charles Burton y JACOBSEN, Hans Adolf, *The Halder war Diary, 1939-1942*, Presidio Press, Nueva York, 1988.

HANSEN, Kenneth P., «Raeder Versus Wegener. Conflict in German Naval Strategy», *Naval War College Review*, volumen 58, N.º 4, otoño 2005.

HAVOC, Cry, «Deception and Intelligence Failure: Anglo´German Preparations for U´boat Warfare in the 1930s», *Journal of Strategic Studies*, volumen 22, 4, Routledge, Nueva York, 1999.

—, *The Arms Race and the Second World War, 1931-1941*, Hachette UK, 2010.

HEBER, Thorsten, *Der Atlantikwall 1940-1945*, volumen I, *Die Befestigung der Küsten West- und Nordeuropas im Spannungsfeld nationalsozialistischer Kriegführung und Ideologie*, Books on Demand, Norderstedt, 2008, 564 pp; volumen II, *Die Invasion; Die Atlantikfestungen 1944 - 1945; Der Atlantikwall in Deutschland - Dänemark - Norwegen; Kompendium Regelbauten; Statistischer Anhang*, Books on Demand, Norderstedt, 2008.

HEROLD, Heiko, *Reichsgewalt bedeutet Seegewalt: Die Kreuzergeschwader der Kaiserlichen Marine als Instrument der deutschen Kolonial- und Weltpolitik 1885 bis 1901*, Oldenbourg, Múnich, 2013.

HERWIG, Holger H., *Germany´s Vision of Empire in Venezuela, 1871-1914*, Princeton University Press, 1986.

HILLGRUBER, Andreas, *Deutschlands Rolle in der Vorgeschichte der beiden Weltkriege*, , Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1967; versión inglesa, *Germany and the Two World Wars*, Harvard University Press, Cambridge y Londres, 1982.

HINSLEY, F. H. y STRIPP, Alan, *Codebreakers: The Inside*

Story of Bletchley Park, Oxford University Press, 1993.

Hobson, Rolf, *Imperialism at Sea: Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875-1914*, Brill, Boston, 2002.

Houlihan, Thomas, *Kriegsprache*, Maps at War, Lake Orion, Michigan, 2009.

Hümmelchen, Gerhard, *Die deutschen Seeflieger 1935-1945*, J. F. Lehmann, Múnich, 1976.

Jacobsen, Hans Adolf, *1939-1945: der Zweite Weltkrieg in Chronik und Dokumenten*, Wehr und Wissen, Coblenza-Bonn, 1960.

Jordan, John, *Warships after Washington: The Development of Five Major Fleets 1922-1930*, Seaforth Publishing, Pen & Sword, Barnsley, 2011.

— y Dumas, Robert, *French Battleships 1922-1956*, Seaforth Publishing, Pen & Sword, Barnsley, 2009.

— y Moulin, Jean, *French Cruisers: 1922-1956*, Seaforth Publishing, Pen & Sword, Barnsley, 2013.

Kahn, David, *The Codebreakers: The Comprehensive History of Secret Communication from Ancient Times to the Internet*, Scribner, Nueva York, 1996 (revisión del publicado en 1967).

—, *Hitler´s Spies: German Military Intelligence in World War II*, Perseus Books, Nueva York, 2000.

Kennedy, Ludovic, *Pursuit: The Chase and Sinking of the Bismarck*, Orion Publishing Group, Londres, 2001.

Kennedy, Paul M., «Tirpitz, England and the Second Navy Law of 1900: A Strategical Critique», en *Militärgeschichtliche Mitteilungen*, 1970/2, pp. 33-57

(artículo ganador del Premio Julian Corbett de Historia Naval Moderna).

—, *The Samoan Tangle: A Study in Anglo-German-American Relations 1878-1900*, University of Queensland Press, St Lucia, 2013.

KIESER, Egbert, «*Unternehmen Seelöwe*». *Die Geplante Invasion in England 1940*, Bechtle, Esslingen-Múnich, 1987.

KONSTAM, Angus, *The Bismarck 1941: Hunting Germany´s greatest battleship*, Bloomsbury Publishing, Londres, 2012.

KOOP, Gerhard y SCHMOLKE, Klaus-Peter, *Die Schlachtschiffe der Bismarck-Klasse*, B&GV, Koblenz, 1990.

—, *Battleships of the Scharnhorst Class*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2014, (*Die Schlachtschiffe der Scharnhorst-Klasse*, B&Gv, Bonn, 1993).

—, *German Destroyers of World War II*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2014 (*Die deutschen Zerstörer 1935-1945,*. B&GV, Bonn, 1995).

—, *German Light Cruisers of World War II*, Seafort Publishing, Barnsley, 2014 (*Emden: Ein Name, fünf Schiffe* y *Die Leichten Kreuzer Köningsberg, Karlsruhe, Köln, Leipzig, Nürnberg*, B&GV, Bonn, 1983, 1994).

—, *Heavy Cruisers of the Admiral Hipper Class*, Seafort Publishing, Barnsley, 2014 (*Schweren Kreuzer der Admiral Hipper-Klasse*, B&GV, Bonn, 1992).

—, *Pocket Battleships of the Deutschland Class*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2014 (Panzerschiffe *der*

Deutschland-Klasse, Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 1993).

—, *Battleships of the Bismarck Class*, Seafort Publishing, Barnsley, 2014.

LINDBERG, Michael y TODD, Daniel, *Anglo-American Shipbuilding in World War II: A Geographical Perspective*, Praeger, Westport, 2004.

LOCHNER, R. K., *Als das Eis brach: der Krieg zur See um Norwegen 1940*, Heyne, Múnich, 1983.

MAHAN, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Little, Brown and Company, Boston, 1890 (1898, 14.ª edición).

MAIOLO, Joseph A., *The Royal Navy and Nazi Germany, 1933-1939: Appeasement and the Origins of the Second Wold War in Europe*, Palgrave Macmillan, 1998.

MALCOLM, Ian M., *Shipping Company Losses of the Second World War*, The History Press, Brimscombe, 2013.

MARRIOTT, Leo, *Treaty Cruisers: The World´s First International Warship Building Competition*, Pen & Sword Maritime, Barnsley, 2005.

MARSCHALL, Wilhelm, «Unternehmen Juno», cuaderno 6-7 de *Atlantische Welt*, 7, (1967).

MATA ALONSO-LASHERAS, Antonio Rafael, *Operación Felix. Por qué Hitler no conquistó Gibraltar*, Amanecer, Madrid, 2016.

MATA, Santiago, *U-Boote. El arma submarina alemana en la Segunda Guerra Mundial*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2015.

MEURER, Alexander, *Seekriegs-Geschichte in Umrissen:*

Seemacht und Seekriege vornehmlich vom 16. Jahrhundert, Hase & Koehler, Leipzig, 1925.

Miller, Nathan, *War at Sea: A Naval History of World War II*, Oxford University Press, Oxford, 1995.

Moffat, John, y Rossiter, Mike, *I Sank the Bismarck: Memoirs of a Second World War Navy Pilot*, Bantam Press, Londres, 2009.

Müllenheim-Rechberg, Burkard von, *Schlachtschiff Bismarck. Ein Überlebender in seiner Zeit*. Ullstein, Fráncfort-Berlín, 2002, 440 pp.

O'Hara, Vincent, *The German Fleet at War, 1939-1945*, Naval Institute Press, Annapolis, 2011.

Ottmer Hans-Martin, «Skandinavien in den marinestrategischen Planungen der Reichs- bzw. Kriegsmarine», pp. 49 72 en Robert Bohn: *Neutralität und totalitäre Aggression: Nordeuropa und die Grossmächte im Zweiten Weltkrieg*, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, 1991.

Padfield, Peter, *Dönitz: The Last Führer*, Harper and Row, Nueva York, 1984.

Paterson, Lawrence, *Schnellboote: A Complete Operational History*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2015.

Polmar, Norman, *Aircraft Carriers: A History of Carrier Aviation and Its Influence on World Events, Volume I: 1909-1945*, Potomac Books, Washington, 2006.

Ponting, Clive, *1940: Myth and Reality*, Ivan R. Dee Publisher, Chicago, 1993.

Prager, Hans-Georg, *Panzerschiff Deutschland. Schwerer Kreuzer Lützow. Ein Schiffs-Schicksal vor den Hintergründen seiner Zeit*, Wilhelm Heyne, Múnich, 1983.

PUTTKAMER, Karl-Jesko von, *Die unheimliche See; Hitler und die* Kriegsmarine, K. Kühne, Viena, Múnich, 1952.

RAEDER, Raeder, *Mein Leben*, volumen 1, *Bis zum Flottenabkommen mit England 1935*, Fritz Schlichtenmeyer, Tubinga, 1956; volumen 2: *Von 1935 bis Spandau* 1955,Fritz Schlichtenmayer, Tubinga, 1956.

RAHN, Werner, *Reichsmarine und Landesverteidigung 1919-1928: Konzeption und Führung der Marine in der Weimarer Republik*, Bernard & Graefe, Múnich, 1976.

—, «Strategische Optionen und Erfahrungen der deutschen Marineführung 1914 bis 1944», pp. 197-234, en *Deutsche Marinen im Wandel: vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit*, Oldenbourg Verlag, Múnich, 2005.

RASENACK, Friedrich Wilhelm, *Panzerschiff «Admiral Graf Spee»: Kampf, Sieg u. Untergang. Tagebuch-Aufzeichnungen*, Koehler, Minden, 1957.

—, *La batalla del Río de la Plata : lucha, y Éxitos hundimiento del Acorazado Alemán «Graf Spee»*, Ediciones Gure, Buenos Aires, 1957, 158 pp.

REDFORD, Duncan, y GROVE, Philip D., *The Royal Navy: A History Since 1900*, I. B. Tauris, Nueva York, 2014.

ROHWER, Jürgen, *Chronik des Seekrieges*, Pawlak, Herrsching, 1991.

—, *Critical Cconvoy Battles of the Second World War: Crisis in the North Atlantic, March 1943*, Stackpole Books, Mechanicsburg, 2015.

ROHWER, Jürgen y MONAKOV, Mikhail, *Stalin´s Ocean-going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding*

Programs, 1935-53, Frank Cass, Londres, 2001.

ROSINSKI, Herbert, *The Development of Naval Thought*, Naval War College Press, Newport, Rhode Island, 1977.

ROSKILL, Stephen Wentworth, *The War at Sea, 1939-1945*, volumen I, la defensiva, Londres, 1954; volumen II, periodo de equilibrio, Londres, 1956.

SALEWSKI, Michael, *Die Deutsche Seekriegsleitung 1935-1945;*. Tomo I, *1935-1941*, Bernard & Graefe, Fráncfort, 1970; tomo II: *1942-1945*, Múnich, 1975, tomo III, *Denkschriften und Lagebetrachtungen 1938-1944*, Fráncfort, 1973.

—, *Die Deutschen und die See: Studien zur deutschen Marinegeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts*; volumen I, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, 1998; volumen II, Franz Steiner Verlag, 2002.

SCHENK, Peter, *Landung in England: das geplante Unternehmen «Seelöwe»: der Beginn der amphibischen Grossunternehmen*, Oberbaum, 1987.

—, *Invasion of England, 1940: Planning of Operation Sea Lion*, Brassey´s UK, Limited, 1990.

—, *Kampf um die Ägäis: die* Kriegsmarine *in den griechischen Gewässern 1941 – 1945*, Mittler & Sohn, 2000.

SCHREIBER, Gerhard, STEGEMANN, Bernd y VOGEL, Detlef, «Zur Kontinuität des Groß- und Weltmachtstrebens der deutschen Marineführung», de *Militärgeschichtliche Zeitschrift*, volumen 26, tomo 2, De Gruyter, Berlín, diciembre de 1979.

—, *Germany and the Second World War. III. The Mediterranean, South-east Europe, and North Africa, 1939-*

1941: From Italy´s Declaration of Non-belligerence to the Entry of the United States Into the War, Clarendon Press, Oxford, 1995.

SCHULER, Friedrich E., *Secret Wars and Secret Policies in the Americas, 1842-1929*, University of New Mexico Press, Albuquerque, 2011.

SCHUUR, Heinrich, MARTENS, Rolf, y KOEHLER, Wolfgang, *Führungsprobleme der Marine im Zweiten Weltkrieg*, Rombach, Friburgo de Brisgovia, 1973.

SIEDENTOPF, Monika, *Unternehmen Seelöwe. Widerstand im deutschen Geheimdienst*, Deutscher Taschenbuch Verlag, Múnich, 2014.

SIERRA, Luis de la, *Corsarios alemanes en la Segunda Guerra Mundial*, Juventud, Barcelona, 1969.

—, *La guerra naval en el Atlántico (1939-1945)*, Juventud, Barcelona, 1974.

SMALL, Ken y ROGERSON, Mark, *The Forgotten Dead: Why 946 American Servicemen Died Off the Coast of Devon in 1944 - and the Man who Discovered Their True Story*, Bloomsbury, Londres, 2004.

SMITH, Michael, *Station X: The Codebreakers of Bletchley Park*, Pan, Londres, 2004.

STEPHEN, Martin, *Sea Battles in Close-up: World War 2*, edición de Eric Grove, Ian Allan Ltd., Londres, 1988.

SUTTER, Nico, *Der U-Boot Mythos in Deutschland: Ursachen, Gründe und Folgen*, Disserta Verlag, Hamburgo, 2013.

SWEET, Paul R. (editor), *Documents on German Foreign Policy, 1918-1945. Akten zur Deutschen Auswärtigen*

Politik. Aus dem Archiv des Deutschen Auswärtigen Amts, serie D, volumen IX, P. Keppler, Francfort, 1962.

Tarrant, V. E., *The Last Year of the* Kriegsmarine*: May 1944 - May 1945*, Naval Institute Press, Annapolis, 1994.

Tesapsides, Byron, *Die* Kriegsmarine *in der Ägäis im II. WK 1941 - 1944: Schiffe, Einheiten, Fp. Nr., Offiziere, Gefechte*, autoedición, 2011.

Thomas, David A., *Malta Convoys 1940-42: The Struggle at Sea*, Pen and Sword, Barnsley, 1999.

Vajda, Ferenc A. y Dancey, Peter, *German Aircraft Industry and Production, 1933-1945*, SAE International, Bath, 1998.

Walling, Michael G., *Bloodstained Sea. The U.S. Coast Guard in the Battle of the Atlantic 1941-1944*, Cutter Publishing, 2009.

—, *Forgotten Sacrifice: The Arctic Convoys of World War II*, Osprey Publishing, Oxford, 2012.

Wegener, Wolfgang, *Die Seestrategie des Weltkrieges*, E. S. Mittler & Sohn, Berlín, 1941.

Weinberg, Gerhard L., «Der deutsche Entschluss zum Angriff auf die Sowjetunion», en *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte*, Múnich, año 1, 1953.

West, Nigel, *Historical Dictionary of Signals Intelligence*, Scarecrow Press, Lanham, 2012.

Whitley, M. J., *German Capital Ships of World War Two*, Cassell, Londres, 2000.

Williamson, Gordon, *German E-boats 1939-45*, Osprey Publishing, Oxford, 2012.

WOOD, Derek y DEMPSTER, Derek, *The Narrow Margin*, Hutchinson & Co., Londres, 1961.

WOODYARD, Doug, *Pounder´s Marine Diesel Engines and Gas Turbines*, 9.ª edición, Butterworth-Heinemann, Oxford, 2009.

ZETTERLLING, Niklas y TAMELANDER, Michael, *Bismarck: The Final Days of Germany´s Greatest Battleship*, Casemate Publishers, Philadelphia - Newbury, 2009.

ZIEFLE, Michael, *Artillerieschulboot «Drache»: und die Erlebnisse des Emil Weinmann*, BoD - Books on Demand, Norderstedt, 2009.

ZIEMKE, Earl, *German Northern Theater of Operations 1940-1945*, Pickle Partners Publishing, 2015.

Recursos web

Benjidog Historical Research Resources:
http://www.benjidog.co.uk/index.html

Deutsche Kriegsmarine:
http://www.deutschekriegsmarine.de/index.html

Die Schiffe der Deutschen Kriegsmarine:
http://www.schlachtschiff.com/einleitung.html

Die Schnellboot-Seite:
http://s-boot.net/index.html

German Navy:
http://www.german-navy.de/kriegsmarine/index.html

Historia de los buques de guerra:
http://www.historialago.com/aceroyvapor

Historisches Marinearchiv:
http://historisches-marinearchiv.de

Kriegstote (caídos en buques alemanes 1914-1945):
http://www.kriegstote.org

La flota soviética:
http://wio.ru/fleet/ww2fleet.htm

La Kriegsmarine:
http://lakriegsmarineencastellano.blogspot.com.es

Lexicon der Wehrmacht:
http://www.lexikon-der-wehrmacht.de

Marina mercante noruega y convoyes:
http://www.warsailors.com

Naval History (barcos británicos):
http://www.naval-history.net

Naval History Forums:
http://www.kbismarck.org/forum/index.php

U-Historia:
http://www.u-historia.com/uhistoria/historia/inhistoria.htm

World War II Database:
http://ww2db.com/index.php

Índice

INTRODUCCIÓN. EL ÓRDAGO ALEMÁN Y EL PUZLE DE LA KRIEGSMARINE 4

PRIMERA PARTE. ASPIRANDO AL PRIMER PUESTO 12

1. RAEDER, HITLER Y EL ACUERDO NAVAL ANGLO-GERMANO DE 1935 13

2. PLAN Z: EL REINO UNIDO ES EL ENEMIGO 33

SEGUNDA PARTE. LA SUERTE ESTÁ ECHADA 61

3. 1939. DE LA GUERRA CONTRA POLONIA A LA PATRULLA DEL «GRAF SPEE» 62

4. LOS CORSARIOS: «ATLANTIS, ORION, WIDDER, KOMET, THOR Y PINGUIN» 86

5. WESERÜBUNG: LA INVASIÓN DE NORUEGA DIEZMA A LA KRIEGSMARINE 101

6. NARVIK: EL SACRIFICIO DE LOS DESTRUCTORES 126

7. OPERACIÓN JUNO: EL HUNDIMIENTO DEL «GLORIOUS» 150

TERCERA PARTE. LA BATALLA DEL ATLÁNTICO 160

8. LA DERROTA FRANCESA Y LOS PRIMEROS PROYECTOS DE DESEMBARCO 161

9. SEELÖWE Y FELIX: LAS INVASIONES QUE HITLER NO QUISO REALIZAR 173

10. OPERACIONES EN EL CANAL: «ADMIRAL

SCHEER, HIPPER» Y CORSARIOS 194

11. LA OPERACIÓN BERLÍN Y LA OBSESIÓN DE HITLER POR NORUEGA 203

12. RHEINÜBUNG: EL «BISMARCK», EL CONSERVADURISMO Y EL FIN DE LÜTJENS 217

CUARTA PARTE. DEL ATLÁNTICO AL ÁRTICO 249

13. LA GUERRA CONTRA LA UNIÓN SOVIÉTICA Y LOS ESTADOS UNIDOS 250

14. DE CERBERUS A FRONTTHEATER: EL FIN DE LA ESTRATEGIA ATLÁNTICA 272

15. EL FINAL DE LOS CORSARIOS ALEMANES 290

16. EL «TIRPITZ» Y EL ÁRTICO EN 1942: EL COMBATE DEL MAR DE BARENTS 312

QUINTA PARTE. RELEVO Y HUNDIMIENTO 341

17. ADIÓS A RAEDER 342

18. 1943 EN EL ÁRTICO: SIZILIEN, SOURCE Y OSTFRONT 351

19. 1943 EN EL ATLÁNTICO Y EL MEDITERRÁNEO: SEPT ÎLES Y EL DODECANESO 370

20. LA KRIEGSMARINE CONTRA OVERLORD 391

21. LA AGONÍA DEL «TIRPITZ» Y DE LA KRIEGSMARINE 409

CONCLUSIÓN 427

BIBLIOGRAFÍA 441